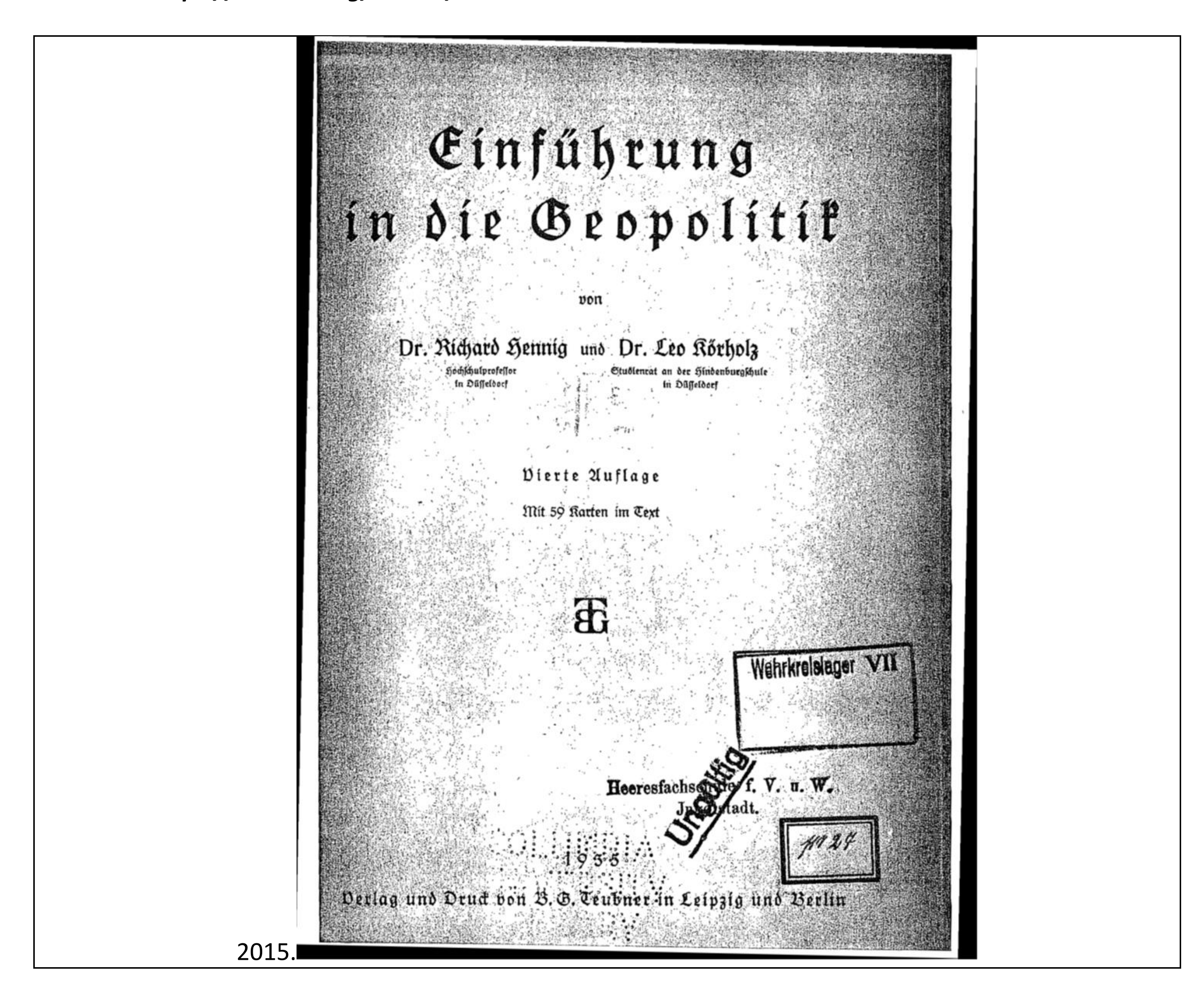




EINFUEHRUNG IN DIE GEOPOLITIK VON DR. RICHARD HENNIG UND DR. LEO KOERHOLZ, VIERTE AUFLAGE MIT 59 KARTEN IM TEXTE. BERLIN 1935. SOURCE COLUMBIA UNIVERSITY. INTRODUCTION IN GEOPOLITICS. 162 PAGES. 4TH EDITION, 1935. REPRODUCTION OF . PAGES 38 -63 OF THIS INTRODUCTORY COURSE OF GEOPOLITICS WITH A PARTIAL FRENCH TRANSLATION. PROF. DR. DARCY CARVALHO. SAO PAULO. BRAZIL 2015

INTRODUÇÃO A GEOPOLITICA POR RICHARD HENNIG E LEO KOERHOLZ. O PAPEL GEOPOLITICO DOS RIOS, MARES E MONTANHAS, COM UMA TRADUCAO PARCIAL FRANCESA FLUVIALITÉ ET DESTIN DES ÉTATS. FLUVIALITY AND STATE DESTINY

https://archive.org/details/EINFUEHRUNGINDIEGEOPOLITIKHENNIGANDKOERHOLZ


Einführung in die Geopolitik

von

Dr. Richard Hennig und Dr. Leo Körholz
Hochschulprofessor in Düsseldorf — Studienrat an der Hindenburgschule in Düsseldorf

Vierte Auflage

Mit 59 Karten im Text

1935

Verlag und Druck von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin

2015.

Vorwort zur ersten Auflage.

Nachdem im Jahre 1931 die vom ersten Mitunterzeichner verfaßte „Geopolitik" durch den Verlag Teubner in zweiter, erweiterter Auflage herausgebracht worden war, kam zu wiederholten Malen, zumal aus Schulkreisen, die Anregung, es möchte doch eine knapp gefaßte, billige und volkstümliche erste Einführung in die Geopolitik außerdem geschaffen werden. Die Berechtigung eines solchen Wunsches gerade in gegenwärtiger Zeit ließ sich nicht verkennen und mußte auch von dem Gesichtspunkt aus anerkannt werden, daß zur Hebung des weltpolitischen Verständnisses bei der Jugend die frühzeitige Gewöhnung an geopolitische Gedankengänge freudig zu begrüßen ist.

Infolgedessen hat sich der Verfasser jenes großen Werkes „Geopolitik", der selber kein Schulmann ist, mit einem Studienrat zusammengetan, der in seinem Unterricht geopolitische Ideen stets besonders gepflegt und dabei sehr gute Erfahrungen gemacht hat. Somit konnte in der vorliegenden Einführung in das wichtige, neuartige Wissensgebiet gerade das besonders berücksichtigt werden, was Schüler oberer Klassen in höheren und mittleren Lehranstalten sowie auch andere junge Leute mit politischen Interessen in der Regel zumeist zu fesseln und anzuregen vermag. Die Verfasser hoffen aber darüber hinaus auch dem gereiften Menschen, der es liebt, über Probleme der hohen Politik nachzudenken, wichtige Anregungen zu vermitteln, wie man die politischen Vorgänge in der Welt von einer höheren Warte aus zu betrachten vermag.

Düsseldorf, 5. Januar 1933.

R. Hennig. L. Körholz.

Vorwort zur vierten Auflage.

„Geopolitik" ist im neuen Deutschland eine der wichtigsten Forderungen für jegliche politische Schulung geworden. Wenn unsere vorliegende Schrift, deren 1. Auflage vor dem 30. Januar 1933 abgeschlossen vorlag, in wenig mehr als 2 Jahren zur 4. Auflage gediehen ist, so ersehen wir daraus, daß sie einem starken Zeitbedürfnis entgegenkommt.

Aus zahlreichen Mitteilungen geht hervor, daß unser Buch zumal in den vielen Arbeitsgemeinschaften für Geopolitik, die sich im nationalsozialistischen Deutschland allerorten gebildet haben, rege benutzt wird. Da diese Arbeitsgemeinschaften mit Vorliebe gegenwartsnahe, jüngste Ereignisse im weltpolitischen Geschehen erörtern, ergab sich daraus für uns die Notwendigkeit, die Neuauflagen jeweils dem gegenwärtigen politischen Stande anzupassen, um sie so „aktuell" wie möglich zu gestalten.

Dem von vielen Seiten ausgesprochenen Wunsch, der Rassenfrage Raum zu gewähren, haben wir in mäßigem Umfang entsprochen. Wir haben uns dabei mit Absicht in engen Grenzen gehalten und davon abgesehen, übertriebenen Forderungen Gehör zu geben. Rassenkunde und Geopolitik haben immerhin nur einige wenige Berührungspunkte und stellen völlig verschiedenartige Wissensgebiete dar. Es sei erwähnt, daß der treffliche Rassenforscher Prof. Dr. Hans Günther-Jena, den wir um seine Meinung befragten, dieser unserer Auffassung voll zustimmt. Im übrigen macht die ausgezeichnete Schrift von Eichenauer „Die Rasse als Lebensgesetz" eine ausführlichere Behandlung des Rassenthemas in unserem Buch entbehrlich.

Die Abweichungen der vorliegenden 4. Auflage von der 3. bestehen im wesentlichen nur aus wenigen Einfügungen, die durch weltpolitische Ereignisse der letzten neun Monate notwendig geworden sind. Dadurch ist die Zahl der Seiten von 144 auf 150, die der Kartenskizzen von 55 auf 59 gestiegen. Die sonstigen Änderungen sind ganz unbedeutend.

Wir geben der Hoffnung Ausdruck, daß die neue Auflage denselben freundlichen Beifall findet wie die vorhergehenden, und sagen allen, die unsere Arbeit durch guten Rat und wertvoll-schöpferische Kritik gefördert haben, den herzlichsten Dank.

Düsseldorf, 26. Mai 1935.

R. Hennig. L. Körholz.

EINFUEHRUNG IN DIE GEOPOLITIK VON DR. RICHARD HENNIG UND DR. LEO KOERHOLZ, VIERTE AUFLAGE MIT 59 KARTEN IM TEXTE. BERLIN 1935. SOURCE COLUMBIA UNIVERSITY. INTRODUCTION IN GEOPOLITICS. 162 PAGES. 4TH EDITION, 1935. UM CURSO INTRODUTORIO DE GEOPOLITICA . PROF. DR. DARCY CARVALHO. SAO PAULO. BRAZIL 2015

An introduction in Geopolitics. Einfuehrung In die Geopolitik von Dr. Richard Hennig und Dr. Leo Koerholz. The State as an organism and the influences of Nature on the States.Geopolitical influences of climates , minerals, living nature, fauna, flora and forest mantle, mountains, mountains as frontiers ; water courses and fluvial nets, rivers as frontiers, geopolitical influences of the seas, the seas as frontiers, push towards a sea frontier and the dominion of the seas, mare nostrum and mare clausum, geopolitical influence of communications, and geophysical position of the states, influence of nature on the characters of nations. O estado como um organismo vivo sujeito a diversas influencias geopoliticas, clima, topografia, redes fluviais, acesso aos oceanos e mares, comunicacoes e tipos de fronteiras. A natureza e o carater dos povos no seu contexto geopolitico. Esta obra estava incluida na bibliografia oficial germanica para ensino da Geopolitica, e foi encontrada na Universidade de Columbia em 1991 entre os livros de Karl Haushofer confiscados pelo General Eisenhower. Prof. Dr Darcy Carvalho Universidade de Sao Paulo 2015.

CONTENTS CONTEUDO DA OBRA

Inhalt.

Verzeichnis der Abbildungen.

EINFUEHRUNG IN DIE GEOPOLITIK VON DR. RICHARD HENNIG UND DR. LEO KOERHOLZ, VIERTE AUFLAGE MIT 59 KARTEN IM TEXTE. BERLIN 1935. SOURCE COLUMBIA UNIVERSITY. INTRODUCTION IN GEOPOLITICS. 162 PAGES. 4TH EDITION, 1935. UM CURSO INTRODUTORIO DE GEOPOLITICA . PROF. DR. DARCY CARVALHO. SAO PAULO. BRAZIL 2015 An introduction in Geopolitics. Einfuehrung In die Geopolitik von Dr. Richard Hennig und Dr. Leo Koerholz. The State as an organism and the influences of Nature on the States.Geopolitical influences of climates , minerals, living nature, fauna, flora and forest mantle, mountains, mountains as frontiers ; water courses and fluvial nets, rivers as frontiers, geopolitical influences of the seas, the seas as frontiers, push towards a sea frontier and the dominion of the seas, mare nostrum and mare clausum, geopolitical influence of communications, and geophysical position of the states, influence of nature on the characters of nations. O estado como um organismo vivo sujeito a diversas influencias geopoliticas, clima, topografia, redes fluviais, acesso aos oceanos e mares, comunicacoes e tipos de fronteiras. A natureza e o carater dos povos no seu contexto geopolitico. Esta obra estava incluida na bibliografia oficial germanica para ensino da Geopolitica, e foi encontrada na Universidade de Columbia em 1991 entre os livros de Karl Haushofer confiscados pelo General Eisenhower. Prof. Dr Darcy Carvalho niversidade de Sao Paulo 2015.

AN EXTRACT OF THE BOOK. THE GEOPOLITICAL INFLUENCE OF THE INTERNAL FLUVIAL NET AND THE SEAS

f) Der geopolitische Einfluß der Binnenwasserstraßen.

1. Flüsse als Staatsgrenzen.

In allen Perioden der Geschichte sind Flüsse in sämtlichen Größenordnungen besonders gern zur Festlegung staatlicher Grenzen benutzt worden, weil sie sich dem Auge überaus leicht als Scheide zweier Hoheitsgebiete kundgeben. Selbst kleine Bäche sind gelegentlich Staatengrenze gewesen, so der Asopus zwischen Attika und Böotien, der „Weidenbach“ zwischen Moabitern und Edomitern usw. Der recht unbedeutende Leithafluß war noch in jüngster Zeit innerhalb der habsburgischen Doppelmonarchie die scharfe Scheide zwischen „Cisleithanien“ und „Transleithanien“, genau so wie innerhalb des römischen Reiches zu Caesars Zeit der kleine Rubicon (Fiumicino) als Herrschaftsgrenze der Statthalterschaft Caesars welthistorische Bedeutung erlangte.

Je größer und schiffbarer die Flüsse werden, um so mehr entsteht aber ein innerer Widerspruch zwischen ihrer verlockend leichten Erkennbarkeit als Hoheits*scheide* und der tatsächlichen menschen- und kultur*einenden* wirtschaftlichen Wirkung auf ihre beiden Ufer. So kommt es gelegentlich, daß zwei am Fluß einander gegenüberliegende, aufs innigste miteinander verflochtene Städte dennoch verschiedenen Staaten (bzw. Bundesstaaten) angehören, wie Mannheim und Ludwigshafen, Bingen und Bingerbrück, Ulm und Neu-Ulm, Schirwindt in Ostpreußen und Wladislawow, Haparanda und Torneå (Abb. 17) usw.

Flußgrenzen werden auch in unseren Tagen noch ungemein häufig von der politischen Geographie verwandt. Wo heute ein Fluß als Staatengrenze benutzt wird, pflegt man nahezu stets die genaue Stelle, wo die Hoheitsgebiete aneinanderstoßen, in den sogenannten „*Talweg*“ zu verlegen, die tiefste und strömungsstärkste Linie des Flusses, die bei geradlinigem Lauf meist in der Mitte liegt. Die Wasserfläche selbst ist dann also zwischen *beide* Uferstaaten aufgeteilt. Ausnahmen bildeten in der Vorkriegszeit lediglich der unbedeutende Grenzfluß Bidassoa, der vollständig spanisch war, sowie der Oranje- und der Voltafluß (zwischen Britisch-Süd- und Deutsch-Südwestafrika bzw. Nigerien und Togo), die im ganzen Umfang zum britischen Gebiet gehörten. In diesen praktisch belanglosen Fällen pflegte also die Staatsgrenze mit dem zufälligen Wasserstand des Flusses hin und her zu pendeln.

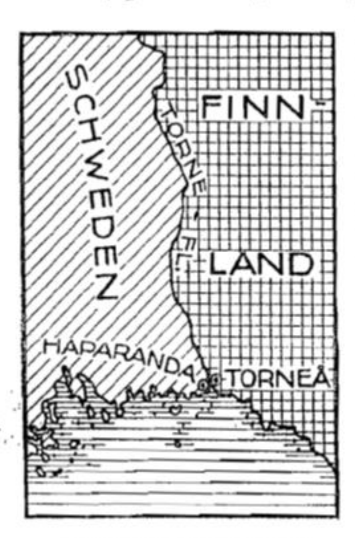


Abb. 17. Typische Flußgrenze.

Neuerdings ist nun eine in bezug auf praktische Unsinnigkeit durchaus unerreichte Flußgrenze zwischen Deutschland und Polen an der *Weichsel* geschaffen worden, die von der Nogatabzweigung bis zur Südgrenze des Kreises Marienwerder Staatsgrenze ist. Obwohl im Versailler Diktat der Art. 28 ausdrücklich







die Mitte des Schiffahrtswegs als Grenze vorgeschrieben hatte, hat der Völkerbund unter Verletzung des Versailler Diktats auf polnischen Wunsch entschieden, daß die Grenze auf dem rechten (ostpreußischen) Uferdamm verlaufen soll (Abb. 18)! Die Weichsel ist demnach, von der Danziger Strommündung abgesehen, ein völlig polnischer Fluß.[1])

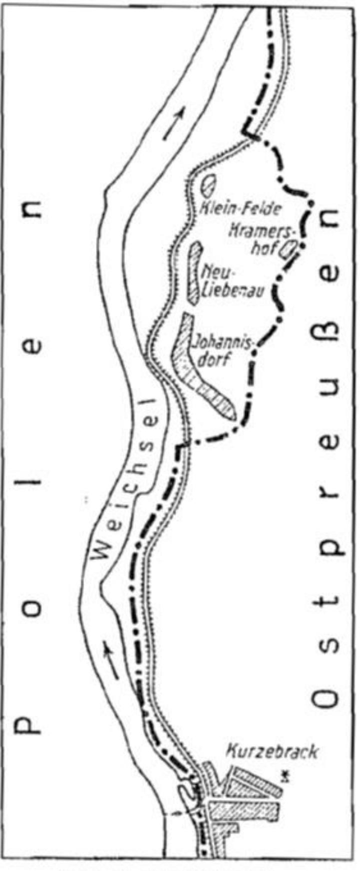


Abb. 18. Weichselgrenze.

2. Binnenwasserstraßen als staatliches Rückgrat, Flußfadenstaaten.

Im Binnenlande sind Flüsse und Flußtäler die wichtigsten und ursprünglichsten, von der Natur selbst gewiesenen Verkehrswege. Wenn sie auch nicht selten durch ungenügende Tiefe, reißende Strömung, Wasserfälle, Stromschnellen und andere Eigenschaften die Benutzung für Schiffe und Flöße unmöglich machen oder erschweren, so sind sie es doch in erster Linie gewesen, die dem Menschen die Überwindung weiter Entfernungen auf verhältnismäßig bequeme und sichere Weise zuerst möglich gemacht haben. Fast allenthalben sind schiffbare Flüsse und ihre Täler in den Anfängen des menschlichen Verkehrs die wichtigsten Verkehrsstraßen. Oftmals wiesen sie auch vordringenden Heeren die politische Stoßrichtung und haben daher stets im kriegerischen Geschehen eine gewaltige politische Bedeutung gehabt.

Andererseits knüpfen sich, wie wir schon hörten (S. 38), zwischen den Gegenufern schiffbarer Flüsse fast immer enge kulturelle und verwandtschaftliche Beziehungen der Anlieger an. Eine Ausnahme machen die allergrößten Riesenströme der Tropen und der subarktischen Länder, die gelegentlich eine vollkommene Verkehrsscheide darstellen, nicht selten auch die meerbusenartig erweiterten Mündungen großer Flüsse und solcher Gewässer, die durch stark versumpfte Ufer den Menschen die Annäherung erschweren. In allen anderen Fällen verbinden Flüsse und andere Binnengewässer (mäßig große Seen, Kanäle) ihre Gegenufer weit mehr, als daß sie sie trennen. Daraus folgt:

Schiffbare Flüsse und kleine oder mittelgroße Binnenseen weisen nahezu stets eine Spracheinheit und weitgehende Kultureinheit aller ihrer Uferbewohner auf, auch dort, wo künstlich konstruierte politische Grenzen die Gegenufer voneinander zu scheiden versuchen.

So ist z. B. der Rhein im ganzen Umfang ein Strom des germanischen, die Rhone des französischen Sprachgebiets geworden. Mangelhaft schiffbare Flüsse dagegen oder solche, die nur in der Mündungsstrecke Bedeutung für die Schiffahrt haben, weisen keine Neigung zur Spracheinigung ihrer Uferanlieger auf. Polens Streben,

1) Dagegen verläuft die badisch-elsässische Grenze zwischen Deutschland und Frankreich richtig in der Strommitte. Seltsam ist freilich, daß hiervon abweichend die Rheinbrücken in ganzem Umfange französisch sind!

die Weichsel zu einem Strom zu machen, an dessen Ufern nur polnisch gesprochen wird, ist durch den Fortfall des polnischen Staates 1795—1918 aufgehalten worden und — vorläufig — nicht in Erfüllung gegangen.

Eine kulturelle Einheit der Gegenufer geht mit der wirtschaftlichen gern Hand in Hand und zieht dann oftmals auch die politische Einheit nach sich. Allerdings arbeitet die für die Diplomaten allzeit besonders verlockende Tendenz, staatliche Grenzen der Einfachheit halber in Flüsse zu verlegen, dieser politischen Einigung der Flußufer häufig entgegen. Wo aber die politische Entwicklung an schiffbaren Wasserstraßen ohne größere Eingriffe von außen vor sich geht, da wird der Strom nicht selten zur Wirbelsäule eines Staates und gibt in besonders gelagerten Fällen Anlaß zur Entstehung sogenannter Flußfadenstaaten.

Beispiele.

1. Der charakteristischste Flußfadenstaat der Welt ist und bleibt natürlich Ägypten (Abb. 2). Nur dort, wohin in diesem Lande das Wasser dringt, ist Anbau, ist Siedlung, ist Staat möglich. Der ganze Staat Ägypten — vom Delta abgesehen — war in den meisten Epochen der Geschichte ein langgezogenes, schmales, schlauchartiges Gebilde, das sich auf beiden Seiten eng an den Nil anlehnte (wenn auch politisch die beiderseitigen Wüsten ebenfalls allzeit als zu Ägypten gehörig angesehen wurden).

2. Gleich charakteristisch wie in Ägypten ist die Fadenform des Staates sonst nirgends ausgeprägt. Immerhin gibt es noch mannigfach Beispiele, daß ein Strom zum tragenden Rückgrat eines Staates wird. Mit Recht nannte man das alte Österreich-Ungarn die „Donaumonarchie", mit Recht spricht man von dem Kongostaat, den La-Plata-Staaten, von Nigerien, Senegambien, Mesopotamien usw. Man könnte auch Venezuela den Orinocostaat nennen, Kolumbien den Magdalenenstrom-Staat, Britisch-Guyana den Essequibo-Staat, Siam den Menamstaat usw.

3. Etwa vom 9. bis zum 12. Jahrh. war das damalige Deutsche Reich des Mittelalters kaum mehr als ein Rhein-Flußfadenstaat mit einigen daran hängenden Außengebieten. Jedenfalls lagerte das Schwergewicht des politischen Geschehens in so hohem Maße am Rhein und um den Rhein, daß man nicht allzu fühlbar fehlgreift, wenn man von einem Rheinstaat der damaligen Zeit spricht.

4. Im Mittelalter war das Erzbistum Trier ein typischer Mosel-, das Erzbistum Mainz im Kern ein Main-Flußfadenstaat (Abb. 19).

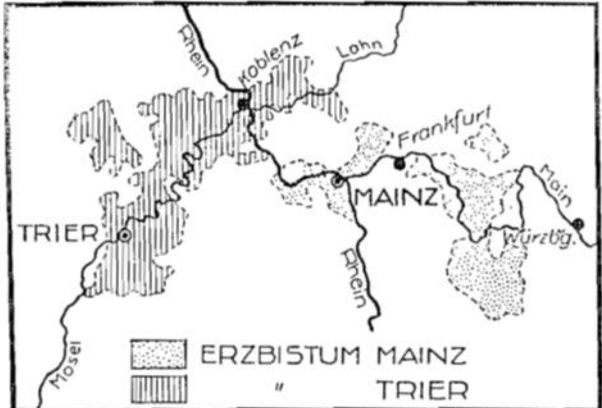


Abb. 19. Die Bistümer Mainz und Trier als Flußfadenstaaten.

5. Ein treffliches Beispiel, wie lebhaft die Bestrebung nach staatlicher Vereinheitlichung durch einen wichtigen Fluß gefördert werden kann, bietet uns die Oder des 13. bis 18. Jahrh. (Abb. 20). Ihr mittlerer Lauf war frühzeitig (1250 und 1260) brandenburgisch geworden, 1303 folgte die Niederlausitz, 1455 die Neumark (zum zweitenmal), 1537 das Fürsten-

tum Krossen, 1598 das Bistum Lebus, 1648 Hinterpommern. Als dann 1720 auch Vorpommern zu Preußen kam und das Land somit in Stettin seinen beherrschenden Haupthafen erhielt, wirkte sich der Drang nach dem einheitlichen Besitz des ganzen Stromlaufs dahin aus, daß Friedrich der Große 1742 auch das Land der oberen Oder, Schlesien, seinem Reiche angliederte.

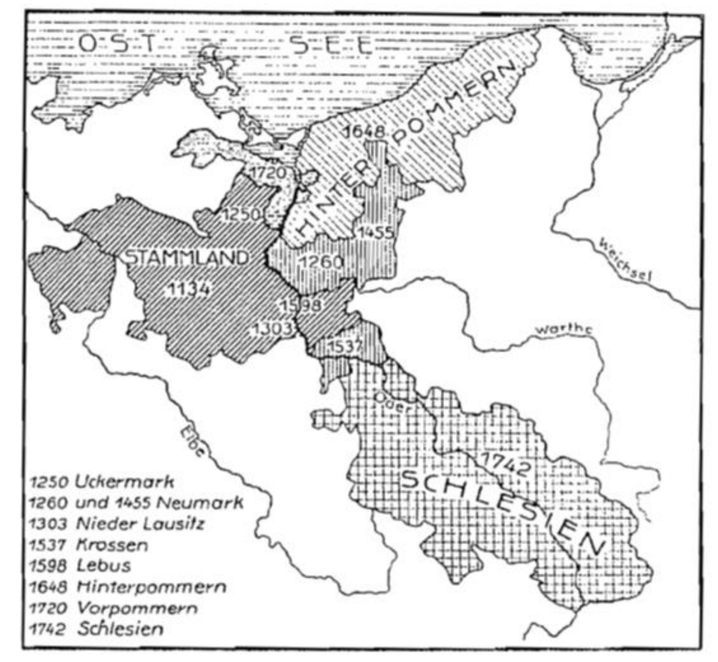


Abb. 20. Das Preußisch-Werden der Oder.

6. Die normannischen Warägerstaaten in Rußland waren im 10. Jahrh. typische Flußfadenstaaten, die sich an den Wolchow-Fluß (südlicher Zufluß des Ladogasees, mit Nowgorod am Ilmensee) und den Dnjepr (mit Kiew) anlehnten.

7. Die französischen Kolonialbesitzungen in Nordamerika bis 1763 waren deutliche Flußfadenstaaten, die nur an den Ufern der Flüsse Bedeutung hatten: Kanada und Akadien ein St. Lorenzstrom-, Louisiana ein Mississippi-Flußfadenstaat.

8. Unbedingt auffällig ist ferner die schwerlich ganz zufällige Tatsache, daß außerhalb Europas gerade die allergrößten, gut schiffbaren Riesenströme — mit alleiniger Ausnahme des Amur und des La Plata — in ihrem gesamten schiffbaren Stromgebiet nur zu einem einzigen Staat zu gehören pflegen. In Europa mit seinen außerordentlich vielfachen historischen und dynastischen Komplikationen ist dergleichen nur ausnahmsweise möglich (Wolga), aber die menschenverbindende Kraft schiffbarer Gewässer zeigt sich doch recht deutlich daran, daß auch in unserem Erdteil die wichtigeren Flüsse und Binnenseen kaum jemals eine Sprachgrenze zwischen den gegenüberliegenden Ufern darstellen — von einigen Uferstrecken der Donau abgesehen.

9. Ausnahmsweise kann auch einmal eine künstliche Wasserstraße die gleichen, menschenverbindenden und kulturell einenden Wirkungen ausüben wie ein großer Fluß. Die große Mehrheit der Kanäle ist zwar viel zu klein, als daß man von ihnen politische Einflüsse erwarten kann. Beim längsten Kanal der Erde aber, dem 1100 km langen chinesischen Kaiserkanal (heute ganz veraltet), der eine viel benutzte Binnenschiffahrtsstraße von Peking zum Hwangho und Jangtsekiang und darüber hinaus bis zur Bucht von Hangtschou darstellte (Abb. 37), ist die politische Wirkung in Gestalt einer stärkeren wirtschaftlichen und kulturellen Bindung zwischen Nord und Süd unverkennbar gewesen.

3. Wirkung der Stromrichtungen auf die Struktur der an ihnen entstandenen Staaten.

Erich Obst in Hannover machte im Jahre 1928 auf eine weitere Bedeutung der Ströme für die Staatenbildung und die staatlichen Geschicke aufmerksam.[1]) Es gibt Länder, in denen die Flüsse so angeordnet sind, daß sie ungefähr strahlenförmig von einem Mittelpunkt aus nach verschiedenen Richtungen ins Meer strömen, und solche, bei denen sie ungefähr parallel zueinander in gleicher Richtung fließen. Obst hat nun gezeigt, daß die staatliche Struktur des betreffenden Landes von dieser zufälligen und scheinbar gleichgültigen Anordnung der Flüsse weitgehend beeinflußt wird, und zwar aus einem durchaus einleuchtenden Grunde. Der zentrale Raum, von dem die Ströme annähernd radial abfließen, hat wirtschaftliche Interessen auf allen Strömen und sucht diese verschiedenen Interessen nach Möglichkeit auf einen und denselben Nenner zu bringen. Bei den parallel laufenden Flüssen fehlt dieses gemeinsame Interesse: jedes Flußgebiet entwickelt sich nach seinen eignen Wirtschaftsgesetzen und kümmert sich im allgemeinen nur wenig um das, was an den parallelen Nachbarströmen vor sich geht, spürt daher auch lange Zeit gar keinen Anreiz, sich mit diesen ganz andersartigen Wirtschaftsgebieten staatlich zusammenzufinden, sieht in ihnen womöglich Konkurrenten und stellt sich dann dem „Ausland" feindselig gegenüber. Daraus ergeben sich nachfolgende Regeln:

Länder mit leidlich gut zentrifugal angeordnetem Flußnetz pflegen im politischen Mittelpunkt an geeigneter Stelle einen zentralen Machtfaktor von überragender Bedeutung zu entwickeln und auch den geeinten Staat von diesem Mittelpunkt aus straff zentralistisch zu verwalten. Länder mit parallel geschaltetem Flußnetz dagegen legen meist wenig Wert auf staatlichen Zusammenschluß der Flußsysteme und bilden verschiedene Staaten mit oft völlig verschiedenen und sich befehdenden politischen Zielsetzungen. Werden sie aber schließlich durch andere Vorgänge staatlich geeint, so besteht bei ihnen die Neigung zur Mehrstaatlichkeit in einer bundesstaatlichen Verfassung fort.

Beispiele.

a) Länder mit strahlenförmigem, zentrifugalem Flußnetz.

1. Das charakteristischste Land dieser Art, das die Erde kennt, ist das Europäische Rußland. Ein bemerkenswert großer Teil seiner Ströme kommt von der zentralen Waldaihöhe herunter. Hier im Zentralraum hat sich daher auch die politische Vormacht des Landes entwickelt, das Moskowiterreich, das mit Hilfe der Flüsse leicht in alle Teile des großen Reiches kommen und sie politisch seinem Willen unterordnen konnte (Abb. 21). Infolgedessen ist der russische Staat seit dem Aufkommen des Moskowiterreichs im 13. Jahrh. allzeit, sowohl unter dem Zarenreich wie in der gegenwärtigen Sowjet-Episode, das am strafffsten zentralistisch regierte Reich Europas gewesen und ist es noch heute. Der politische Mittelpunkt, erst (seit 1170) Wladimir, dann (seit 1328) Moskau, konnte natürlich nicht genau im geographischen Mittelpunkt, also auf der Waldaihöhe selbst, angelegt werden, sondern nur in möglichster Nähe von ihm, an einer Stelle, wo schon Schiffahrt möglich war. Auch als im Jahre 1703 Zar Peter I. die politische Hauptstadt nach St. Petersburg verlegte, um von dort aus seinem bis dahin rein autarken und fast abgeschlossenen Reich die Möglichkeit zu geben, euro-

1) Zeitschr. f. Geopolitik. 1928, S. 27 ff.

päische Politik zu treiben, blieb der kulturelle und recht eigentlich „russische" Schwerpunkt des Landes in Moskau liegen. Dorthin ist ja im Jahre 1917 auch das politische Zentrum zurückgependelt.

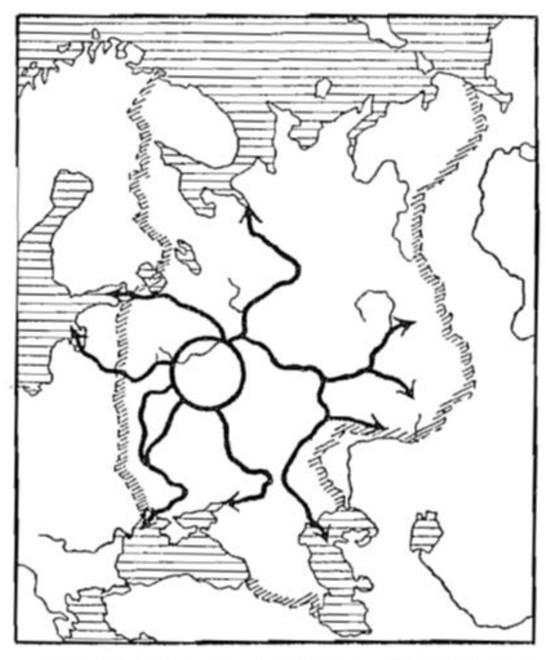


Abb. 21. Die Naturbegünstigung des russischen Zentralismus durch ein radial vom Moskauer Zentralraum ausstrahlendes Flußnetz. (Nach Obst, Zeitschrift f. Geopolitik, Jahrg. 1928.)

2. Nahezu strahlenförmig angeordnet sind ferner die meisten größeren Ströme in Frankreich (Abb. 22). Hier spielt die Ile de France die Rolle der Waldaihöhe in Rußland: „aus ihr quoll der Gedanke politisch-nationaler Zusammengehörigkeit über den Raum zwischen Maas, Rhone, den beiden Meeren und Pyrenäen" (Bartz). Wieder ist das politische Zentrum in möglichster Nähe dieses geographischen Zentrums gelegen und nur an den besterreichbaren, schiffbaren Fluß herangerückt, an diejenige Stelle, von wo aus sich über Marne, Seine und Oise besonders gute Zugänge zu den wichtigsten anderen Flüssen ergeben. Wieder ist auch die straff zentralistische Verwaltung des Staates Frankreich in so hohem Maße entwickelt, daß man kaum zu viel sagt, wenn man behauptet, der kulturelle und politische Schwerpunkt Paris sei ganz Frankreich. Äußerst typisch ist ferner, daß die von den Flußsystemen des Zentralraums nicht erfaßten Landesteile am stärksten mit völkischen und sprachlichen Minderheitsproblemen zu rechnen haben: das Elsaß (Deutsche), der Südosten (Italiener), der Südwesten (Basken und Katalanen), der Westen (Bretonen), der Norden (Flamen).

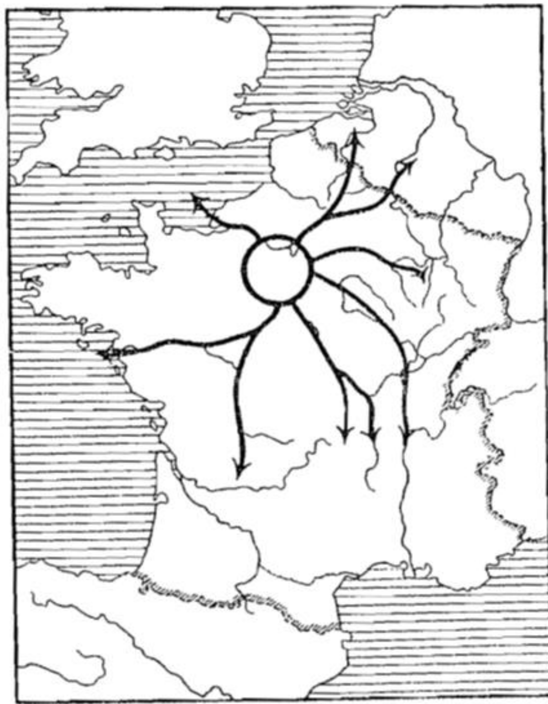


Abb. 22. Einfluß der Flußrichtungen auf den politischen Zentralismus in Frankreich. (Nach Obst, Zeitschrift f. Geopolitik, Jahrg. 1928.)

3. In Spanien finden wir ebenfalls ein leidlich strahlenförmiges Flußnetz, dazu eine Hauptstadt genau im geometrischen Mittelpunkt des Landes, sowie einen zentralen Teilstaat Kastilien, der in der Geschichte die führende Rolle spielte und die Pyrenäenhalbinsel — außer Portugal — staatlich einte.

4. Zentrifugale Anordnung der Flüsse weist bekanntlich das Fichtelgebirge auf. Doch handelt es sich hier um Nebenflüsse von durchweg recht beschränkter Schiffbarkeit. Die den großen

Hauptſtrömen Rhein, Elbe und Donau folgenden politiſchen Kraftlinien unterdrückten infolgedeſſen unſchwer jede ſtaatenformende Kraft der kleineren Seitenflüſſe. — Eine zweite Ausnahme finden wir in den Vereinigten Staaten. Auch hier haben wir ein geographiſches Zentrum, aus dem alle wichtigen Ströme radial abfließen, der St. Lorenzſtrom, der Hudſon, Delaware und der Ohio mit dem Miſſiſſippi: die Landſchaft im Süden des Ontarioſees. Aber da die Staatenbildung in Nordamerika von außen, von der Oſtküſte her, hereingetragen worden iſt, iſt das politiſche Schwergewicht des bis 1776 Kolonialland geweſenen Staates dauernd an der nach Europa blickenden Küſte liegen geblieben. Immerhin ſtellt (neben New York) Chikago einen deutlich zentralen wirtſchaftlichen Schwerpunkt dar.

b) Länder mit parallel geſchaltetem Flußnetz.

Parallelſchaltung der Flüſſe bedeutet Auseinandergehen der wirtſchaftlichen wie der politiſchen Ziele.

Beiſpiele.

1. Ein Beiſpiel dieſer Art liegt uns beſonders nahe: Norddeutſchland (Abb. 23). Alle Hauptflüſſe ſtrömen nach Norden bzw. Nordweſten; jeder ſtellt urſprünglich ein Wirtſchaftsgebiet für ſich dar ohne gemeinſame Belange mit den Nachbarflußſyſtemen. Jeder Teil des Landes hat daher anfänglich nur für einen Fluß Intereſſe, keiner für alle gleichzeitig. Daß dieſe Zerſplitterung der wirtſchaftlichen Zielſetzungen ein Hauptgrund für die lange, verhängnisvolle politiſche Spaltung der deutſchen Stämme und Staaten geweſen iſt, darf als um ſo wahrſcheinlicher angeſehen werden, als Länder mit einem fehlenden wirtſchaftlichen Hauptraum auch ſonſt zur Vielſtaatlichkeit und damit zur Kleinſtaaterei, neigen — man denke etwa an das alte Griechenland (S. 31), an die Schweiz, an Indien.

Wie iſt nun in Norddeutſchland dieſes Auseinanderklaffen der ſtaatlichen und wirtſchaftlichen Zielſetzungen trotzdem überwunden worden? Was hat hier gewiſſermaßen einen Erſatz geſchaffen für die zuſammenſchweißende Wirkung des Zentralraums im ſtrahlenförmig angeordneten Flußſyſtem? Die Antwort iſt beſonders lehrreich. — Der Kernſtaat Brandenburg war im 17. Jahrh., infolge von zufälligen dynaſtiſchen Beziehungen und Erbſchaften, gleichzeitig Territorialherr an Rhein, Weſer, Elbe, Oder, Pregel und Memel geworden und hatte das ſelbſtverſtändliche Verlangen, dieſe auseinandergeſprengten Ländereien einheitlich zu verwalten und ſtraff aneinander zu binden. Dies geſchah zunächſt wirtſchaftlich (Reitpoſt des Großen Kurfürſten von Kleve bis Memel, Müllroſer Kanal u. a.), ſpäter politiſch durch Erwerbung territorialer Landbrücken (1656, 1666, 1772, 1793, 1803, 1866). Erſt 1866 war dieſer Prozeß beendet, der trotz dem parallelen Lauf der Ströme und ſenkrecht zu ihm eine ſtarke ſtaatliche Klammer quer über ganz Norddeutſchland gelegt hat.

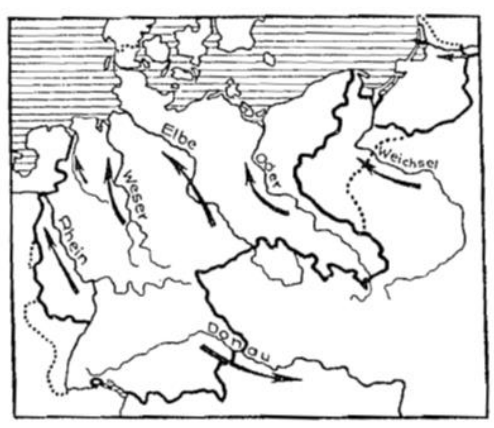


Abb. 23. Parallelſchaltung der deutſchen Ströme als Urſache politiſcher Uneinigkeit vor 1870. (Nach Obſt, Zeitſchrift für Geopolitik, Jahrg. 1928.)

2. Ein weiteres ſehr charakteriſtiſches Beiſpiel iſt Hinterindien (Abb. 24). Die

fünf großen Ströme Irawadi, Saluen, Menam, Mekong und Songkoi fließen hier, in zum Teil gar nicht sehr bedeutender Entfernung voneinander, parallel nach Süden bzw. Südsüdosten, vielfach durch ansehnliche Gebirge voneinander getrennt. Jedes Flußsystem stellt sein eigenes Wirtschaftsgebiet dar und fragt kaum nach den Nachbarn. Infolgedessen ist Hinterindien, wo primitive Staatenbildung schon in vorchristlicher Zeit begann, im ganzen Lauf der Geschichte niemals ein politisch geeinter oder auch nur ein durch Eroberung von außen künstlich zusammengeschweißter Staat gewesen, sondern die Mehrstaatlichkeit ist allzeit dort heimisch gewesen.



Abb. 24. Parallelschaltung der hinterindischen Stromgebiete in einem politisch nie geeinten Land.

3. Ein weiteres Gebiet von geringerer Bedeutung sei erwähnt, da es wiederum eine — nur scheinbare — Ausnahme darstellt: Sibirien. Hier fließen die drei Riesenströme Ob, Jenissei und Lena abermals nahezu parallel dem Weltmeer zu, und dennoch ist das Land Sibirien politisch nicht zersplittert, sondern staatlich geeint. Die Dinge liegen aber ganz ähnlich wie bei den Vereinigten Staaten. Die Staatenbildung ist von außen hereingetragen worden und nicht bodenständig. Sibirien ist ein echtes Kolonialland, wenn auch die koloniale Durchdringung ausnahmsweise nicht von Übersee her, sondern von der Landseite aus erfolgt ist. Der staatliche Charakter des Landes hat sich also nicht von innen heraus entwickelt, sondern ist aufgepfropft worden, und zwar in einer von West nach Ost wandernden Richtung (S. 20/21), also genau senkrecht zum Verlauf der Ströme. An diesen konnten sich überdies weder eigene Wirtschaftsgebiete noch eigene Staaten entwickeln, da sie in ein verkehrsloses Meer münden und daher, trotz ihrer prachtvollen Schiffbarkeit im Sommer, ziemlich bedeutungslos für die menschliche Wirtschaft bis in die jüngste Zeit geblieben sind. Würden die Ströme, statt in den unwirtlichen Norden, nach dem warmen Süden abströmen, so würde vermutlich eine sehr lebhafte Staatenbildung schon frühzeitig in der Geschichte eingesetzt haben. Übrigens kommen die Quelläufe des Jenissei und der Lena in der Gegend des Baikalsees einander bemerkenswert nahe. Es findet sich hier also, trotz des recht deutlichen Parallellaufs der Hauptströme, eine Art geographischen Zentrums vor, dem ja auch durch die (von außen verfügte) Verlegung der sibirischen Hauptstadt nach Irkutsk Rechnung getragen ist.

c) Zu den genannten beiden Flußanordnungen, der radial ausstrahlenden und der parallel geschalteten, gesellt sich nun aber noch eine dritte, die wieder ganz andere, jedoch durchaus unpolitische Folgen zu zeitigen pflegt. Es gibt nämlich außer den zentrifugalen auch zentripetale Stromsysteme, in denen gewissermaßen von allen Seiten mächtige Stromläufe in einen Mittelpunkt einmünden. Meist ist dieser an der Meeresküste, zuweilen auch im Binnenland gelegen. In solchen Fällen pflegt diesem Mittelpunkt als dem ersten Seehafen stets ungewöhnlich hohe Bedeu-

tung zuzukommen. Doch handelt es sich dann stets um ein **rein wirtschaftliches** Übergewicht, **ohne Tendenzen zu politischer Machtentwicklung**.

Die Seehäfen eines besonders dicht entwickelten, gut schiffbaren Stromnetzes, das sternförmig in einem Mittelpunkt zusammenstrahlt, haben zum Gedeihen politische Machtentwicklung nicht nötig und können sich daher ausnahmslos ihren besonders einträglichen wirtschaftlichen Aufgaben widmen, unter Vernachlässigung des mühseligen Unterbaus der politischen Staatenschöpfung. Diese Mündungsstädte sind daher niemals politische Zentren, Hauptstädte von Staaten, sondern nur Handelshäfen von hohem Rang.

Beispiele.

1. An der gemeinsamen Mündung des **Ganges-Brahmaputra-Systems** ist der stets unpolitische Welthafen Kalkutta entstanden.

2. An der **Euphrat-Tigris-Mündung** ist Basra, das Balsora der Kalifenzeit, groß geworden, das jedoch ebenfalls nie Sitz einer staatlichen Macht war.

3. Im **Amazonasgebiet** hat sich tief im Binnenlande Manaos (bis wohin die großen Seeschiffe hinauffahren können) im genauen Zentrum der ineinander fließenden tropischen Riesenströme als führender, für große Seeschiffe erreichbarer Seehafen entwickelt (Abb. 25).

Abb. 25. Manaos als rein wirtschaftlicher Schwerpunkt im Zentrum eines zentripetalen Flußsystems.

4. Im **Kongosystem**, das ebenso stromreich und tadellos schiffbar ist wie das Amazonassystem, liegt der wirtschaftliche Schwerpunkt im Stanley-Pool, da die Mündungsstrecke leider durch schwere Stromschnellen völlig unschiffbar ist. Andernfalls wäre vielleicht der Mündungs-Seehafen Matadi nächst Alexandria und Kapstadt der wichtigste Afrikas.

g) Der geopolitische Einfluß des Meeres.

Es beginnt nämlich der Reichtum im Meere.
Hölderlin.

1. Das Meer als Staatengrenze.

Unter allen Grenzen, die es gibt, sind die Meeresküsten die besten. Die Sicherheit, die sie ihrem Staat gewähren, wächst proportional der Entfernung des nächsten größeren Landes. Zwei Inselländer sind es bezeichnenderweise, die als einzige unter den schon seit dem Mittelalter bestehenden Staaten niemals in ihrer Geschichte durch äußere Feinde (von unbedeutenden Vorgängen an den Küsten abgesehen) ernstlich gefährdet worden sind: **Japan** und **Island**. Auch England, das in älteren Zeiten mehrfach feindliche Einfälle erlebt hat (Römer, Pikten, Skoten, Angeln, Sachsen, Jüten, Dänen, Normannen), ist seit der Schlacht von Hastings (14. Oktober 1066) von großen, feindlichen Einbrüchen verschont geblieben; die einzigen ernstlichen Bedrohungen in den letzten 8½ Jahrhunderten durch die spa-

nische Armada (1588) und durch Napoleon I. (1805) blieben ohne Ergebnis. (Die Bedrohungen im Weltkrieg durch Luftschiffe und U-Boote sahen ja naturgemäß niemals eine Landung von Truppen und eine militärische Invasion vor.)

Ist ein Inselreich im kälteren Klima nur durch schmale Meeresarme vom Ausland getrennt, so kann es gelegentlich seine Sicherheitslage durch strenge Winter einbüßen, wie es Dänemark 1658 im schwedischen Kriege erfuhr, als ein feindliches Heer mit aller Artillerie über den gefrorenen Öresund in Seeland einbrach und dem Inselstaat den Diktatfrieden von Roeskilde (26. Februar 1658) aufzwang.



Abb. 26. Englands Besitz in Frankreich um 1425.

In unseren Tagen ist die hohe Sicherheit auch der festlandnahen Insellage durch die Entwicklung der Luftwaffe und die weittragenden Geschütze teilweise entwertet worden. England hat es schon im Weltkriege erfahren, und künftige Kriege dürften es noch deutlicher erkennen lassen.

Obwohl Inselstaaten militärisch am schwersten angreifbar sind und sich des trefflichsten Grenzschutzes erfreuen, neigen sie häufig dazu, sich ein Sicherheitsfeld (Glacis) auf dem vorgelagerten Festland zu verschaffen.

Beispiele.

1. England hat im 14. und 15. Jahrh. große Teile von Frankreich erobert (Abb. 26). Der nächste und bedrohlichste Festlandplatz, Calais, war zwei Jahrhunderte lang (14. August 1347 bis 8. Januar 1558) englischer Besitz. Es ist schwerlich ein Zufall, daß es sofort nach dem Verlust

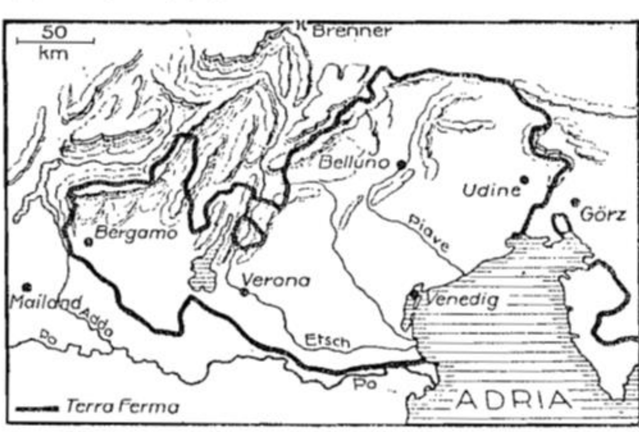


Abb. 27. Venedigs Festland-Glacis.

seines Festlandsglacis begann, sich eine starke Kriegsflotte zu schaffen. Den letzten festländischen Stützpunkt, Dünkirchen, gab England erst 1662 auf.

2. Dänemark hat sich im 13. bis 16. Jahrh. wiederholt in den Besitz Südschwedens, vom 14. bis 19. Jahrh. (1460—1866) Schleswig-Holsteins gesetzt.

3. Venedig schuf sich auf dem vorgelagerten Festland eine territoriale Herrschafts- und Schutzzone in Gestalt der sogenannten „Terra ferma" (Abb. 27).

4. Japan, das über 4500 km Haupt-Küsten verfügt, hat zu wiederholten Malen, im 5., im 16. Jahrh., zuletzt 1910, die ihm zunächst gelegene, staatlich stets schwach gewesene Festlandshalbinsel Korea unterworfen und dehnt zur Zeit seine „Terra ferma" auf die Mandschurei und Jehol, letzthin auch schon auf die Innere Mongolei, aus (Vorstoß nach Tschahar, 23. Januar 1935).

2. Der Drang nach der Meergrenze.

Ackerbautreibende Staaten älterer Zeit bedurften der Berührung mit dem Meere nicht. Was die Bewohner an Nahrung und Kleidung benötigten, brachte ihr eigener Boden hervor. Wenn auch kein Volk den Handel mit gewissen Auslandwaren (Metallen, Waffen, Schmuckstücken, Salz, Gefäßen usw.) völlig verschmäht hat, so waren bei primitiven Ackerbauvölkern die ohnehin bescheidenen Bedürfnisse doch viel zu gering, als daß ein Verlangen nach Schiffahrt aufkommen konnte. Wie bisher die Bewohner von Afghanistan und Abessinien einen Küstenbesitz ihres Staates kaum begehrten, so war es früher binnenländischen Völkern vollkommen gleichgültig, ob ihr Land ans Meer grenzte oder nicht. Der russische Staat z. B. hat — von einer kurzen Episode nach der Ankunft der ersten Engländer in Archangelsk (1553) abgesehen — bis auf Peter den Großen (1689—1725) kein Verlangen nach einer Meeresgrenze verspürt. Mit der beginnenden Weltwirtschaft ist dies ganz anders geworden: das Meer ist eben die „Quelle der Völkergröße" (Ratzel) — heute mehr denn je!

Doch auch in älteren Perioden der Geschichte haben die Meere, die für das Wirtschaftsleben erhöhte Bedeutung haben, eine magnetische Anziehungskraft auf höher entwickelte, starke Staaten ausgeübt. Im späteren Mittelalter waren das Mittelmeer und die Ostsee die Hauptmeere des europäischen Handels. Es ist ein reizvoller Gedanke, ob nicht die jahrhundertelange, national verhängnisvolle Italienpolitik der deutschen Kaiser durch das unbewußte Streben nach einer beherrschenden Stellung am Hauptmeer des Zeitalters ähnlich getragen wurde wie die Ostpolitik Heinrichs des Löwen und der Ordensritter durch den Drang nach der Ostseeküste!

Unter allen geopolitischen Faktoren, die für die Staatengeschichte Bedeutung erlangt haben, ist das Meer heute unzweifelhaft der bedeutungsvollste. Ja, die politische Wichtigkeit des Besitzes guter Meeresküsten ist in den letzten 200 bis 300 Jahren in unablässiger und starker Steigerung begriffen und kann manchmal geradezu zum Angelpunkt des politischen Geschehens und Handelns überhaupt werden.

Die weltwirtschaftliche Verflechtung, insbesondere der überseeische Handel, ist jetzt für jedes halbwegs kultivierte Land eine Angelegenheit von so lebenswichtiger Bedeutung, daß jeder Staat unabhängig zu sein wünscht vom guten oder bösen Willen seiner Nachbarn, die ihm nach Gefallen die Vorteile des Seehandels durch Abschneidung von den Häfen zu rauben oder mit Durchgangszöllen empfindlich zu verteuern

vermögen. Deshalb drängt heute jeder Kulturstaat ans Meer, und zwar an eine mit guten Häfen ausgestattete oder auszustattende, möglichst das ganze Jahr hindurch benutzbare Küste. Dieser Drang kann unter Umständen mit der Stärke einer Zwangsvorstellung auftreten. Zu entbehren ist die eigene Meeresküste allenfalls, wenn dem Binnenstaat durch gut schiffbare Ströme, deren freie Benutzung durch internationale Verträge gesichert ist, ein allezeit befahrbarer Weg zollfrei zum bestgelegenen Seehafen gewährleistet ist, wie gegenwärtig z. B. für die Schweiz der Rheinweg, für die Tschechoslowakei der Elb- und Oderweg, für Österreich und Ungarn der Donauweg. In solchem Fall können Binnenstaaten auf den Besitz eigener Meeresküsten zur Not verzichten. Fehlt aber ein solches Sicherheitsventil, so pflegen politische Störungen die Folge der Abschneidung vom Meere zu sein: **Seeküsten sind heute die wirtschaftlichen Lungen der Staaten.**

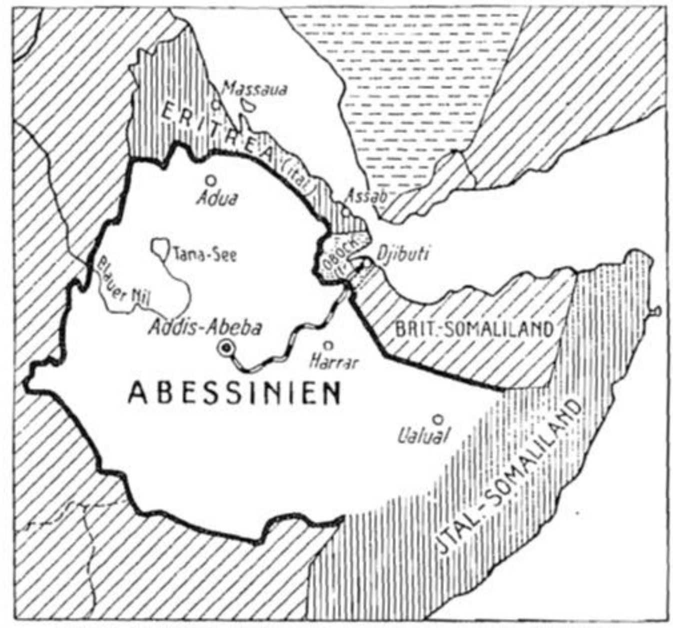


Abb. 28. Abessiniens Abschrankung vom Meer durch die italienischen, französischen und englischen Küstenkolonien.

Zuweilen treffen wir in der Geschichte neue Staatenbildungen oder auch Kolonialgründungen an, durch die ein andrer Staat vom Meere abgeschrankt wird. Dergleichen ist stets ein politisch gefährliches Experiment: es wird dadurch in jedem Fall eine bedrohliche Reibungsfläche geschaffen.

> **Abschrankung vom Meer durch Entstehung von Küstensaumstaaten führt in neuerer Zeit stets entweder zum Durchbruch des abgeriegelten Binnenlandstaates an die Küste oder aber zu seiner Aufsaugung durch den Küstenstaat.**

1. Der **Deutsche Ordensstaat** war ein typischer Küstensaumstaat, der sowohl Polen wie Litauen vom Meere abschnitt. Als diese beiden Inlandsstaaten sich 1386 vereinten und dadurch zu einer großen politischen Macht wurden, kam es bezeichnenderweise um Samogitien, das bei Polangen an die Ostsee grenzt, zum Kriege Polen-Litauens mit dem Deutschen Orden, in dem die Ordensritter bei Tannenberg (15. Juli 1410) vernichtend geschlagen wurden.

2. **Chile** und **Peru** schieben sich seit 1884 als Querriegel vor Boliviens Zugang zum Meer. Dieser Zustand ist unnatürlich und wird sicher eines Tages zu neuen politischen Konflikten führen (S. 53).

3. **Albanien** wurde 1913 eigens als neuer Küstenstaat geschaffen (S. 57), um Serbien von der Adria fernzuhalten. Die darin liegende Gefahr ist dadurch gemildert worden, daß Serbien 1919 weiter nördlich das Meer erreichte.

4 Gerade gegenwärtig sehen wir, wie durch Italienisch-Erythräa und Italienisch-Somaliland Abessinien vom Meer abgeschnitten ist, auf dem es dereinst eine ansehnliche Rolle spielte (Abb. 28). Jetzt wächst das bisher kulturell rückständige Abessinien rasch in die Weltwirtschaft hinein und wird den Verlust der Küste immer schmerzlicher empfinden, zumal da ihm auch kein schiffbarer Fluß zum Meer geschenkt ist. Abessinien ist eine „afrikanische Schweiz ohne Rhein" (Erich Obst). Enden kann der italienisch-abessinische Konflikt nur, indem Abessinien entweder an der Küste erneut Fuß faßt oder aber als Kolonialland von Italien, England und Frankreich verspeist wird.

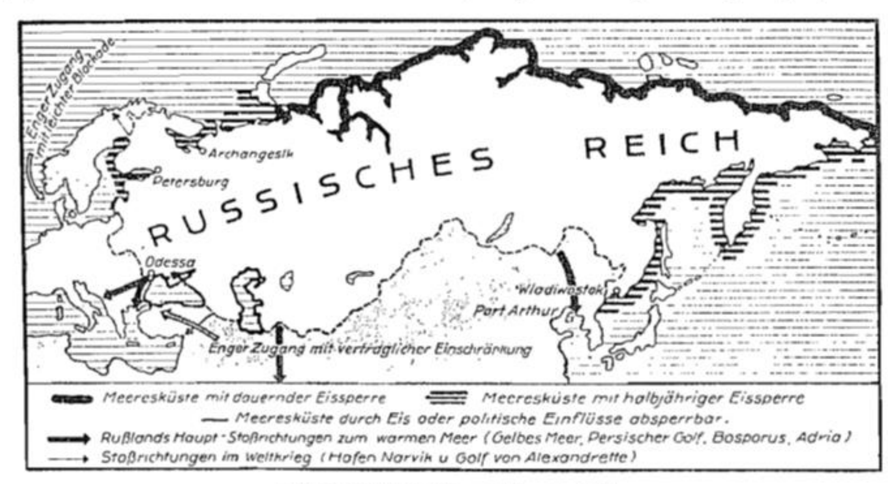


Abb. 29. Rußlands Meeresküsten vor 1914.

Von einer „Abschneidung" vom Meer muß man auch sprechen, wenn ein Staat zwar Küstenbesitz aufweist, der aber von der Natur allzu stiefmütterlich bedacht ist.

Beispiele.

1. Rußland war bis 1914 mit der größten Festlandsküste ausgestattet, die jemals ein Land der Erde besessen hat. Die Gesamtlänge seiner Kontinentalküste betrug in Luftlinie 13000 mit allen Buchten 49000 km, aber dieser gesamte ungeheure Küstenbesitz konnte dennoch nicht verhindern, daß Rußland sich — mit vollem Recht — vom Meere „abgeschnitten" fühlte (Abb. 29). An nicht weniger als acht Meere grenzte der russische Staatskörper im Jahre 1900 an, und dennoch war sein Drang nach dem Meer nicht gestillt; denn jene acht Meeresküsten (Ostsee, Weißes Meer, Eismeer, Schwarzes Meer, Kaspisches Meer, Stiller Ozean, Japanisches Meer, Gelbes Meer) mußten in der Tat zumeist geopolitisch als unzureichend bezeichnet werden.

Das Moskowiterreich der Zaren, vorher ein reiner Binnenlandstaat, hatte bereits im 16. Jahrh. am Weißen Meer eine eigene Seeküste erlangt. Peter der Große eroberte dann mit den bezeichnenden Worten: „Ich suche nicht Land, ich suche Wasser" die schwedisch-baltischen Ostseeprovinzen. Vorher schon (1696) hatte er sein Reich südwärts bis ans Schwarze Meer ausgedehnt. Aber Rußlands Meeresverlangen war nicht gestillt. Alle Häfen waren alljährlich monatelang durch Eis gesperrt: das dauernd benutzbare, das „warme" Meer hatte es nicht erreicht! Zudem waren die neuen russischen Häfen politisch aufs stärkste entwertet, da sowohl an der Ostsee wie

am Schwarzen Meer die russischen Schiffe, wie Raubtiere im Käfig, gefangen waren und nur durch schlauchartig enge Zugänge, die leicht zu überwachen und zu sperren waren, mit dem offenen Weltmeer Verbindung hatten. Auch die Erwerbung Finnlands im Frieden von Frederikshamn (17. September 1809) führte nicht weiter. Am Schwarzen Meer erwirkte die englische Eifersucht sogar eigene Staatsverträge, die den russischen Kriegsschiffen die Ausfahrt durch den Bosporus ausdrücklich verboten (Londoner Abkommen vom 13. Juli 1841, Pariser Friede vom 30. März 1856, Berliner Kongreßakte vom 13. Juli 1878).

Das dritte große Meer Rußlands, das Kaspische, steht mit dem Weltmeer überhaupt nicht in Verbindung. — Als es dem Zarenreich endlich 1860 gelang, in Ostasien an die besser schiffbaren Meere heranzukommen und Wladiwostok, die „Herrin des Ostens", zum neuen russischen Hafen zu machen, war auch dort dasselbe Unheil wie an der Ostsee und am Schwarzen Meer zu beobachten: vier- bis fünfmonatige Vereisung des Hafens in jedem Jahr und Lage an einem Meer, das allseitig von japanischen Inseln umrahmt und nur durch enge, leicht zu sperrende Zugänge erreichbar war. — Infolge dieser „raffiniert ungünstigen" Lage (Georg Wegener) drängte die russische Politik immer stärker nach Süden, zum „warmen Meer". Gegen den Bosporus, gegen den Golf von Iskenderun, selbst gegen die Adria, vor allem gegen den Persischen Golf und — im Osten — gegen das Gelbe Meer wollte man in Petersburg abwechselnd vorstoßen. Nur am letzteren hatte man einen kurzen Erfolg: 1898 „pachtete" Rußland von China die Kwangtung-Halbinsel mit Port Arthur. Um die Jahrhundertwende stand Rußland, wenn auch nur mit einem vorgeschobenen Posten, am warmen Meer[1])! Aber dieser hing nur durch einen einzigen, leicht abzuschneidenden Schienenstrang, die Südmandschurische Bahn, über chinesisches Gebiet mit dem Mutterland, zusammen. Daher entriß schon 1905 das siegreiche Japan dem Zarenreich den heißbegehrten Küstenbesitz wieder. Heute wissen wir, daß dadurch Rußland veranlaßt wurde, seinen Drang zum Meer in Europa neuerdings aufzunehmen. Wer weiß, hätte Rußland 1905 seine Stellung am Gelben Meer behalten, es wäre 1914 vielleicht nicht zum großen Weltkrieg gekommen!

2. Das Abgeschlossensein vom *warmen* Meer hat das *Zarenreich*, das Abgeschlossensein vom *Meer überhaupt* hat das *Serbien* der Vorkriegszeit zum dauernden politischen Unruheherd in Europa und schließlich zum explosionsreifen Dampfkessel gemacht. Serbien war vor 1914 neben der Schweiz der einzige größere reine Binnenstaat in Europa. Aber die weltwirtschaftlichen Interessen der Schweiz waren durch den sicher benutzbaren und zum Ozean führenden Rhein gut gewahrt, Serbien dagegen hatte nur die mangelhaft schiffbare Donau zur Verfügung, die fern von den großen Verkehrsstraßen in ein entlegenes Seitenmeer mündete. So war Serbien in seinem Verhältnis zum Meer in fast derselben Lage wie Rußland und wurde aus gleichem Grunde ein schlimmer Unruhefaktor der hohen Politik. Entweder an der Adria oder lieber noch an der Ägäis, in Saloniki, wünschte es eine serbische Küste und einen serbischen Hafen zu erhalten. Als die Balkankriege 1911/12 gegen die Türken und 1912/13 gegen die Bulgaren erfolgreich ausgingen, hoffte Serbien am Ziel seiner Wünsche zu sein, aber die hohe Diplomatie sprach den besten Hafen, Saloniki, demjenigen Staat zu, der am wenigsten dafür Verwendung und ohnehin einen Über-

1) Ganz eisfrei waren auch die Häfen der Kwangtung-Halbinsel nicht, denn der nördlichste völlig eisfreie Hafen Ostasiens ist erst die Kiautschou-Bucht.

fluß an sonstigen guten Küsten hatte, Griechenland, und Serbiens Hoffnung, Albanien erwerben zu können, scheiterte am kurzsichtigen Veto der österreichischen Staatsmänner. Serbien blieb auch nach dem Friedensschluß von 1913 ein unbefriedigter Binnenlandstaat; die von Serbien gewollte und amtlich geförderte Katastrophe von Serajewo, die den Weltkrieg auslöste, war am 28. Juni 1914 schließlich nur die Rache und die Reaktion auf den österreichischen Einspruch gegen die serbische Meeresküste an der Adria im Jahre zuvor!

Daraus ergibt sich die Lehre:

Ein kulturell entwickelter Staat ohne eine vollwertige Meeresküste ist ein dauernder politischer Unruhenherd — es sei denn, daß ein vortrefflicher, abgabenfrei zu befahrender Strom ihm gewissermaßen als „Seeküsten-Ersatz" zu dienen vermag.

3. Daß die Meeresküste „vollwertig", d. h. mit guten Häfen versehen sein muß, um den staatlichen Bedürfnissen zu genügen, lehrt nicht nur das Beispiel Rußlands, das vollwertige Häfen noch nie besessen hat, sondern auch der brandenburgische Staat des Großen Kurfürsten (1640—1688). Brandenburg besaß nach 1648 eigene Seeküsten, aber die hinterpommersche verfügte über keinen großen Hafen, und die ostpreußische war, wie heute, ohne Zusammenhang mit dem Hauptstaat und durch das polnische Reich von ihm getrennt. Brandenburg besaß also Küsten, aber keinen Hafen. Die Wirkung war die gleiche, als wenn es ein reiner Binnenlandstaat gewesen wäre: die politische Folge war das lebenslange Ringen des Großen Kurfürsten um Erwerb eines guten eigenen Hafens, ein Ringen, das kurz vor dem Ziel im Unglücksfrieden von St. Germain (29. Juni 1679) scheiterte (ex ossibus ultor) und erst unter seinem zweiten Nachfolger im Frieden von Stockholm (31. Januar 1720) zum Erfolg führte: durch Erwerbung des schwedischen Vorpommern mit Stettin. — An die wichtigere Nordseeküste ist Preußen vorübergehend 1744—1807 (Emden), endgültig erst 1854, durch den Ankauf Wilhelmshavens von Oldenburg, herangekommen, an die Elbmündung gar erst 1864, an die Wesermündung 1866. Große preußische Handelshäfen an der Nordsee sind aber, vielleicht von Emden abgesehen, nicht mehr entstanden, da es seit 1871 deutsche Häfen ersten Ranges gab.

4. Vergessen wir nicht, daß der „Drang nach dem Meer" auch einer der stärksten Antriebe zur Schaffung zunächst des Deutschen Zollvereins von 1834 und später zu seiner logischen Folge, dem neuen Deutschen Reich von 1871, gewesen ist. In der Zeit des beginnenden Weltwirtschafts- und Maschinenzeitalters konnten die süd- und mitteldeutschen Königreiche, denen der „Drang nach dem Meer" ebenfalls nicht erspart blieb, zu bayrischen, württembergischen, sächsischen usw. Seehäfen nur auf dem Wege über einen großen deutschen Wirtschaftsbund, später über ein staatlich geeintes Deutsches Reich kommen. Der Drang zum Meer hatte vielleicht ein Hauptverdienst an der Besiegung des alten deutschen Partikularismus, der staatlichen Eigenbrötelei! In diesem Fall schuf die großdeutsche Idee den ungenügend zum Meer gelegenen Staaten einen Ausweg.

5 Der 1932 ausgebrochene Krieg zwischen den beiden reinen Binnenlandstaaten Südamerikas, Paraguay und Bolivien, lehrt wieder die Anziehungskraft des Meeres. Paraguay hängt (wie die Tschechoslowakei und die Schweiz) durch einen allezeit sicher benutzbaren Strom (La-Plata- und Parana-Schiffahrtsakte vom 10. Juli 1853) mit dem Meer zusammen. Bolivien aber ist eine südamerikanische Schweiz,

die sich nach ihrem Rhein sehnt. Seitdem ihm 1884 nach seinem Krieg gegen Chile die Küste am Stillen Ozean zwischen 23 und 26° s. Br. genommen wurde (S. 17), ist es politischer Gefahrenherd. Es verlangte nun den Besitz des Gran-Chaco-Distrikts (Abb. 30) als „Korridor" zum schiffbaren La-Plata-System (dazu auch wegen der Erdölvorkommen). Ein mit einem brauchbaren pazifischen Hafen ausgestattetes Bolivien würde den Gran-Chaco-Krieg nie entfesselt haben, den es jetzt verloren hat, da seine Gebirgssöhne im feucht-heißen Niederungsklima rascher erschlafften als die tropenfesten Paraguayaner.

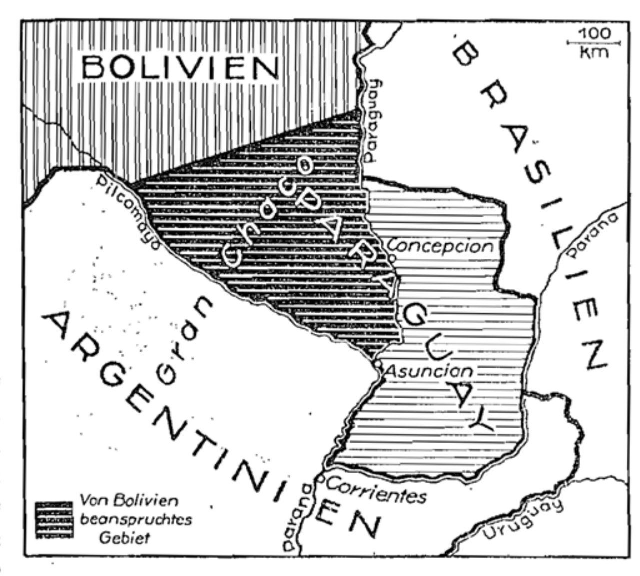


Abb. 30. Das strittige Gran-Chaco-Gebiet.

6. Mit solchen Erkenntnissen ausgestattet, kann man erst das rechte Urteil gewinnen über die staatsmännische „Klugheit" der Friedensmacher von Versailles, welche die Zahl der (größeren) reinen Binnenlandstaaten Europas von vier im Jahre 1914 (Schweiz, Liechtenstein, Luxemburg, Serbien) auf sechs erhöht haben (Schweiz, Liechtenstein, Luxemburg, Österreich, Ungarn, Tschechoslowakei) und obendrein zwei weitere neue Staaten (Polen und Südslawien) mit zweifellos nur mangelhaften und schmalen Meeresküsten ausgestattet haben, so daß diese Staaten heute etwa in derselben Lage sind, wie das Brandenburg des Großen Kurfürsten im 17. Jahrh. Sowenig wir in Deutschland wünschen, daß der polnische Küstenbesitz größer wird (was ja nur unter erneuter Vergewaltigung deutschen Volkstums geschehen könnte), so gebietet die Gerechtigkeit dennoch anzuerkennen, daß die Lösung von Versailles nicht eben als ein Muster staatsmännischer Intelligenz angesprochen werden kann. Eine andere Lösung (Internationalisierung der Weichsel und polnische Freihäfen in reichsdeutschen Häfen) wäre geopolitisch unendlich viel klüger gewesen als das geopolitisch geradezu ungeheuerliche Gebilde des sogenannten „Polnischen Korridors". Diese andere Lösung des polnischen Problems, die auch Präsident Wilson ursprünglich allein gewollt hatte — er hat dies selber eingestanden —, wäre sachlich um so berechtigter gewesen, als ja auch der Tschechoslowakei in genau gleicher Weise ein „freier Zugang" sowohl zur Nord- wie zur Ostsee (durch Freihäfen in Hamburg und Stettin sowie die Internationalisierung von Elbe und Oder) verschafft worden ist. Demgegenüber ist der „Polnische Korridor" ein verfehltes Gebilde und der einzige polnische Seehafen Gdingen an offener, ungeschützter Küste nur künstlich durch riesige Staatssubventionen lebensfähig. Auch Bulgarien, dem man den seit 1913 erlangten, heißbegehrten Zugang zur Ägäis 1919 zugunsten des mit Häfen ohnehin überreich ausgestatteten Griechenland wieder nahm, mußte auf einen „Bulgarischen Korridor" ans

Ägäische Meer verzichten und mit wirtschaftlichen Zugeständnissen durch Griechenland in den Häfen Dedeagatsch und Saloniki zufrieden sein. Jugoslawiens (Serbiens) nunmehrige eigene Häfen an der Adria besitzen dagegen höchst mangelhafte Verbindungen mit dem Hinterland und können über eine bescheidene, lokale Bedeutung kaum hinauswachsen. Der einzig gute Hafen Fiume gehört in seinem besten Teil zu Italien; allerdings ist Jugoslawien der weniger gute Nachbarhafen Sussak eingeräumt. — Die andauernde Bedrohung des Danziger Staates durch Polen und der Fiumekonflikt von 1919/20 haben gezeigt, daß die Versailler Staatenmacherei von 1919 ohne hinreichende Einsicht in staatliche Lebensnotwendigkeiten erfolgt ist, daß sie infolge der ungenügenden Berücksichtigung des Dranges nach der guten Meeresküste die Zahl der europäischen Unruheherde gegenüber der Vorkriegszeit nicht vermindert, sondern vermehrt hat!

7. In ganz eigenartiger Weise hat das Streben nach dem „Korridor" zwecks Berührung mit dem Meer neuerdings Wichtigkeit für die in und um Arabien entstandenen, neuen Staaten erlangt. Unter diesen war Transjordanien ein reiner Binnenstaat ohne jede Küste. Seine Beduinenbevölkerung hatte auch kein Bedürfnis nach Schiffahrt; um so mehr wünschte England als eigentlicher Herr und Vormund dieses Landes, ihm einen Korridor zum Meere zu verschaffen. Transjordanien hat für England ansehnlichen Wert, einmal wegen der Ölleitung (Abb. 8), die England vom mesopotamischen Petroleumgebiet Kerkuk quer durch dieses Land zum palästinischen Seehafen Haifa legte (Inbetriebnahme 14. Januar 1935), aber auch als Durchgangsland seiner indischen Fluglinie, die von Kairo nach Bagdad über Transjordanien hinweggeführt ist. Da bei der neuen staatlichen Grenzziehung der vorderasiatischen Länder 1918—1920 Transjordanien westlich schon am Jordan und Toten Meer endete, hat ihm England mit Hilfe einer ganz raffinierten, wenn auch wirklich nicht sehr achtenswerten Handlungsweise einen „Korridor" zum Roten Meer hin verschafft. Als im Jahre 1924 der Wahabitenführer Ibn Sa'ud den Staat Hedschas eroberte und seinem Reiche Nedschd angliederte (S. 109), veranlaßte England den ihm willenlos hörigen „König von Hedschas" Hussein, unmittelbar bevor er abdanken mußte, den zu seinem bisherigen Reich gehörigen Roten Meer-Hafen Akaba samt dem wichtigen Verkehrsknotenpunkt Maan an der Mekkabahn an „Transjordanien" abzutreten, das sein eigener Sohn Abdallah als Emir von Englands Gnaden beherrschte! Ibn Sa'ud hat die Engländer zu wiederholten Malen wissen lassen, daß er diese typische Schiebung unter keinen Umständen anerkenne und den „transjordanischen Korridor" nach Akaba als einen Bestandteil seines Reiches Hedschas in Anspruch nehme. Alle Bemühungen Englands, seine Gesinnung zu ändern, sind fehlgeschlagen. Die endgültige Regelung des Streitfalls ist aber vertagt worden, so daß die staatsrechtliche Frage, ob Transjordanien gegenwärtig seinen Korridor zum Meere behält oder nicht, erst in Zukunft endgültig entschieden werden wird.

8. Ungewöhnlich charakteristisch ist weiterhin der schmale Korridor zum Eismeer, den Finnland sich 1920 im Frieden von Dorpat nach Petsamo an der Petschengabucht des stets eisfreien Varanger-Fjords verschafft und seither durch eine gute Automobilstraße vom Eisenbahn-Endpunkt Rovaniemi aus erschlossen hat.

3. Meerespforten und Meerengen.

Ebenso wichtig wie die großen „Pforten" des festen Landes können für die politischen Geschicke die Meerespforten werden. Ihre Bedeutung wächst gewaltig, wenn ihre Umgehung ausgeschlossen ist und die Meeresteile, die sie verbinden, besonders ausgedehnt und bedeutsam für das Verkehrsleben sind. Solche Meerespforten können vom Menschen auch künstlich hergestellt werden: der Suezkanal und der Panamakanal als die einzigen künstlichen Wasserstraßen, die ganze Ozeane verbinden und ganze Kontinente scheiden, sind die klassischen Beispiele.

Die Begriffe Meerespforte und Meerenge decken sich natürlich weitgehend. Es wird aber dennoch gut sein, sie scharf zu unterscheiden, indem man unter Meerenge solche natürlichen Wasserstraßen zwischen wichtigen Meeren versteht, die verhältnismäßig leicht auf anderem Wege umgangen werden können, unter Meerespforten dagegen nur solche Meerengen, die den Schiffen keinerlei annehmbare Umgehungsmöglichkeit darbieten. In diesem Sinne wird man den Ärmelkanal, den Öresund, die Straße von Messina, die Malakka-, Tsushima- und Magellanstraße, trotz ihrer gewaltigen politischen Bedeutung, nur als Meerengen, nicht als eigentliche „Pforten" im Weltmeer bezeichnen können, wohl aber die Straße von Gibraltar, als weitaus wichtigste und charakteristischste Meerespforte überhaupt, ebenso die Straße von Otranto, den Bosporus mit den Dardanellen, die Straße von Ormuz, die Meerenge Bab-el-Mandeb. Auch die Beringstraße und die Hudsonstraße hätten Anspruch auf die Bezeichnung als Pforte, werden aber als solche nicht in Anspruch genommen, da zur „Pforte" doch eben eine gewisse Verkehrsbedeutung gehört, die jenen Meerengen wegen der bekannten Öde des Nördlichen Eismeers bzw. der Hudsonbai nicht zu eigen ist. Dagegen spricht man — für den allerdings nur sehr bescheidenen europäischen Seeverkehr zum Ob und Jenissei — von der „Karischen Pforte" zwischen Nowaja Semlja und der Festlandsmasse, da jene Meerenge zwar auf dem Atlas, aber in der Praxis der Eismeerschiffahrt bisher nicht umgangen werden konnte.

Die politische Bedeutung ist bei allen vom Verkehr benutzten Meerengen kräftig ausgeprägt. Sie wächst natürlich mit der Stärke des Verkehrs und tritt bei den eigentlichen Pforten am stärksten in die Erscheinung. Der Staat, der einen wichtigen Meeresdurchgang fest in der Hand hat, besitzt in Friedens- wie in Kriegszeiten einen großen Vorsprung vor seinen Mitbewerbern und Gegnern.

In neuerer Zeit ist mit dem allgemeinen Anrecht auf das Weltmeer im Frieden (S. 140f.) auch das der jederzeitigen unbehinderten Durchfahrt durch wichtige natürliche und selbst künstliche (Suez-, Panama-, Kaiser Wilhelm-Kanal) Seeengen ein für alle Male grundsätzlich anerkannt und völkerrechtlich verbürgt worden. Dafür äußert sich in unseren Tagen die politische Wichtigkeit jeder Art von Meerenge, die zugleich eine wichtige Handels- und Verkehrsstraße ist, in anderer Weise:

Natürliche Meerespforten und Meerengen sind gegenwärtig in Friedenszeiten „Niemands Gewässer" und daher den Handelsschiffen aller Völker mit gleichen Rechten und Pflichten freigegeben. Dagegen besteht eine Neigung, solche wichtigen Durchgänge für Kriegszeiten fest in die Hand zu bekommen; entweder der Uferstaat oder der zur See mächtigste Staat sucht durch Errichtung militärischer Stützpunkte in der Durchfahrt, oft von Seefestungen, die Enge zu einem starken Trumpf im Interesse seiner nationalen Politik zu machen.

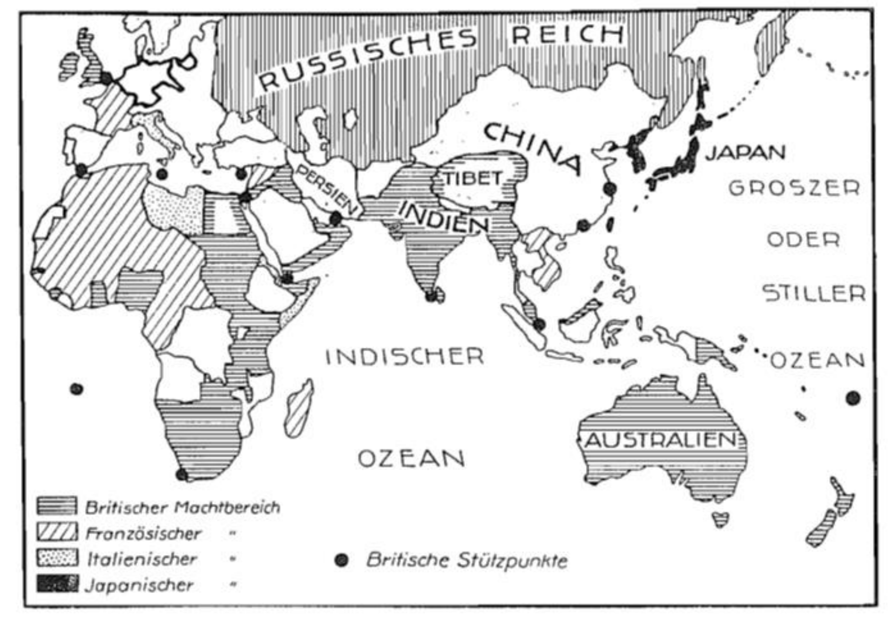


Abb. 31. Englands Stellung in den Meerengen.

Beispiele.

1. England hat schon seit über 300 Jahren ganz systematisch darnach getrachtet, wichtige Meerengen zu beherrschen und in der Regel mit englischen Seefestungen oder mindestens Befestigungswerken und Flottenstützpunkten in der nächsten Nähe auszustatten. So befinden sich an der engsten Stelle des Ärmelkanals, in der Gibraltar- und der Malakkastraße die stärksten englischen Festungen; in der Meereinschnürung zwischen Sizilien und Tunis hat sich England 1800 auf Malta festgesetzt, in der Straße Bab-el-Mandeb 1857 auf den Perim-Inseln. Dazu wird dieselbe Meerenge, die erst im 19. Jahrh. durch den Bau des Suezkanals größere Bedeutung erhielt, durch das seit 1839 britische Aden in vorteilhaft flankierender Seitenstellung vortrefflich überwacht, ebenso der „internationalisierte" Suezkanal im Norden durch das seit 1878 britische Zypern, die ehedem besonders wichtige Magellanstraße durch die 1835 von England annektierten Falklandsinseln (Abb. 31). — „Es ist etwa Gewaltiges um die Herrschaft über das Meer" (Perikles).

2. Wo England nicht selbst in wichtigen Meerengen Fuß zu fassen vermochte, gestattete es zumindest auch keiner anderen Seemacht, sich festzusetzen, sondern achtete eifersüchtig darauf, daß nur politisch schwache und im Ernstfalle wehrlose Staaten Besitzer und Überwacher der Meerenge wurden. Dem „kranken Mann" gönnte man den Besitz des Bosporus und der Dardanellen; der Großmacht Rußland wurde die Annäherung an sie nachdrücklichst immer aufs neue verweigert. Das schwache Dänemark wurde am Öresund und an den Belten geduldet; eine Festsetzung Deutschlands oder Rußlands daselbst



(die freilich nie geplant war) wäre für England zweifellos ein casus belli gewesen. An der besonders wichtigen Gibraltarstraße duldete England keinen Territorialbesitz Frankreichs, obwohl es seinem Bundesgenossen von 1904 sonst willig ganz Marokko als Kolonialland überließ. Auf der Südseite der wichtigen Meerenge wurde nur ein „Spanisch-Marokko" gestattet, da Spanien (dem man den wichtigsten Stützpunkt auf der Nordseite der Meerenge, Gibraltar, weggenommen hatte, 4. August 1704) ein schwacher Staat ist, der einer englischen Gibraltarstraße niemals gefährlich werden kann. Den wichtigsten Hafen aber, Tanger, gönnte man auch den Spaniern nicht; er mußte vielmehr, da ihn England selbst nicht in die Hand zu bekommen vermochte, auf englisches Verlangen 1912 internationalisiert und zu einem von England, Frankreich, Spanien und Italien gemeinsam verwalteten, besonderen Staat gemacht werden (S. 141 f.).

3. An der schlauchartig engen Pforte der Dardanellen hat vor dem Weltkrieg die Türkei als Uferstaat mit deutscher Hilfe Befestigungen gebaut, deren hoher Wert bei den schweren Dardanellenkämpfen von März 1915 bis Januar 1916 klar genug in die Erscheinung trat.

4. An der Straße von Otranto duldete Italien nach dem zweiten Balkankrieg 1912/13 auf der nicht-italienischen Ostseite kein serbisches oder griechisches Gegenufer. Es mußte eigens ein neuer, schwacher Staat Albanien, den auch Österreich forderte, geschaffen werden, damit in ihm die politischen Interessen Italiens leicht durchgesetzt werden konnten. Albanien ist heute von Italien „beschützt", d. h. an jeder antiitalienischen Haltung nachdrücklich behindert (italienische Flottendemonstration vor Durazzo im Juli 1934).

5. Wie sehr Japans Beherrschung der Straße von Korea den russischen Küstenbesitz in Ostasien, insbesondere Wladiwostok, in Kriegszeiten entwertet, hat der Russisch-Japanische Krieg 1904/05 bewiesen. Der spielend leicht errungene japanische Sieg über das mächtige „Baltische Geschwader" der Russen in der Seeschlacht von Tsushima (27./28. Mai 1905) erklärt sich in erster Linie durch den Pfortencharakter der genannten Meerenge. Schon früher einmal (1274) diente die enge Straße von Korea dem Staat Japan zur erfolgreichen Abwehr des ersten mongolischen Eroberungsversuchs und zur Vernichtung eines mongolisch-chinesischen Geschwaders von 300 Schiffen.

4. Das Streben nach dem „Mare nostro".

Unter „Mare nostro" im engeren Sinne versteht der Italiener die Adria und darüber hinaus das politische Ziel, tunlich alle Küstenländer dieses Meeres in den italienischen Staat einzubeziehen. Die Adria soll also schließlich ein Binnengewässer innerhalb des Größeren Italien mit einer einzigen, nur von italienischem Besitz flankierten See-Zugangsstraße (Straße von Otranto) werden. Nach dem Weltkriege ist dieses politische Ziel mit der Vorschiebung der italienischen Grenze aufs Ostufer bis Fiume und mit der italienischen Vormachtstellung in Albanien zum größeren Teil, wenn auch noch lange nicht vollständig, erreicht worden. Das italienische Streben nach dem „Mare nostro" und der serbische Wunsch nach eigenem adriatischem Küstenbesitz stehen natürlich in unvereinbarem Widerspruch miteinander und stellen eine bedrohliche politische Reibungsfläche von Dauer dar.

Abb. 32. Das Mittelmeer als römisches Mare nostro um 130 n. Chr.

Der Begriff „Mare nostro“ hat dann aber in der Geopolitik eine erweiterte Bedeutung erlangt:

Wirtschaftlich oder politisch wichtige Randmeere sucht der jeweils kraftvollste Uferstaat von jeher gern in möglichst großem Umfang in seinen Besitz zu bringen — durch Aneignung aller Küsten oder doch zumindest des größten Teiles davon. Gelingt dieser Plan, so liegt ein echtes „Mare nostro“ vor. Oft freilich bleibt dieses nur unfertig ausgebildet.

Beispiele.

1. Vom 6. bis zum 3. Jahrh. v. Chr. bestand ein deutliches Streben Karthagos, das ganze westliche Mittelmeer zum karthagischen Mare nostro werden zu lassen. Der erste Punische Krieg zerschlug die Fortführung dieser Politik. — Dagegen war in der römischen Kaiserzeit das ganze Mittelmeer für mehrere Jahrhunderte ein römisches Mare nostro (Abb. 32).



Abb. 33. Die Ägäis als Mare nostro im byzantinischen Reich des 12. Jahrhunderts.

2. Die Ägäis war zur Blütezeit des Hellenentums nahezu ein griechisches, im 12. Jahrh. ein byzantinisches (Abb. 33), von 1669—1829 ein

türkisches Mare nostro. Zwischen 1912 und 1922 versuchte Griechenland abermals, daraus ein griechisches Mare nostro zu machen. Die Küste des griechischen Staates wurde nach dem zweiten Balkankriege 1913 bis über Saloniki, 1920 bis zu den Dardanellen und dem Marmarameer vorgeschoben. 1919—22 griff Griechenland nach Kleinasien hinüber, um den Türken auch das Ostufer der Ägäis zu entreißen, wurde aber vom türkischen Diktator Kemal Atatürk entscheidend geschlagen (S. 126) und mußte im Frieden von Lausanne (24. Juli 1923) seinen Plan aufgeben, sogar im Norden seine Grenze wieder bis zur Maritza zurückverlegen.

3. Das Schwarze Meer war von 1261—1381 als ein genuesisches, von 1475—1696 als ein türkisches Mare nostro zu betrachten. 1914 hoffte Rußland, daraus ein russisches Mare nostro machen zu können.

4. Die Nordsee war unter Knut dem Großen (1014—1035), der gleichzeitig König von Dänemark, Norwegen und England war, nahe daran, ein dänisches Mare nostro zu werden. Nur der Süden und die schottische Küste wurden nicht von Dänemark beherrscht.

5. Die Ostsee war im Anfang des 13. Jahrh. in ihrer Südhälfte größtenteils ein dänisches Mare nostro geworden; denn Dänemarks Küstenbesitz reichte von Südschweden bis zur Memel und umfaßte auch Estland samt den baltischen Inseln. — In der Zeit Gustav Adolfs (1611—1632) dagegen wollte Schweden die Ostsee zum schwedischen Mare nostro machen und hat dieses Ziel durch den Westfälischen Frieden (1648) und den Frieden von Roeskilde (1658) auch fast erreicht; denn von 1658 bis 1700 gehörten zu Schweden, außer dem Stammland, noch ganz Finnland, Karelien, Ingermanland, die baltische Küste bis über die Düna hinaus, Vorpommern mit den pommerschen Inseln, Wismar und zeitweilig (1629—1635) auch Memel, die Kurische Nehrung, Pillau und Elbing.

6. Unter Zar Alexander I. (1801—1825) bestand in Petersburg die Absicht, den Nord-Pazifik zu einem russischen Mare nostro zu machen (Abb. 34). 1808 war Rußland nahe daran, die Hawai-Inseln zu annektieren. Am 4. September 1821 untersagte ein kaiserlicher Ukas allen fremden Schiffen die Annäherung an die nordamerikanische Pazifik-Küste nördlich vom 51° n. Br. auf weniger als 100 Meilen — außer in Fällen der Not. Auf dem Kongreß von Verona (1822) forderte Rußland Britisch-Kolumbia für sich, sogar San Franzisco! Doch war es für eine solche Politik bereits zu spät: der Einspruch der Vereinigten Staaten nötigte Rußland 1824, seine Küstenansprüche bis 54° 40′ zurückzupflocken.

7. Das Japanische Meer ist heute ein japanisches Mare nostro, mit Ausnahme der — wie lange noch? — russischen Küstenprovinz auf dem Festland im Norden von Korea.

8. In der Zeit nach dem Weltkriege hat sich Norwegen folgerichtig bemüht, den Nordatlantik zum norwegischen Mare nostro zu machen. Zunächst wurden 1920 Spitzbergen und die



Abb. 34. Der ehedem russische Landbesitz in Amerika bis 54°40′ n. Br.

Bäreninsel norwegisch, dann 1929 die Insel Jan Mayen, 1931/32 Teile von Ostgrönland, die ihm aber 1933 wieder genommen wurden (S. 21).

9. Das großartigste Beispiel einer Mare-nostro-Bildung bietet der heutige Indische Ozean dar. Hier sind zum ersten Male in der Geschichte nahezu alle Ufer eines ganzen Ozeans unter die Herrschaft oder zumindest die Kontrolle eines einzigen Staates gekommen: Englands. Von Niederländisch-Indien, neuerdings auch Persien und Teilen Arabiens, abgesehen, sind alle wirklich wichtigen Küsten dieses Ozeans und seiner Randmeere in britischer Hand, sei es als Kronkolonie, sei es als Mandatsland, sei es in anderer Form der Abhängigkeit und Überwachung durch London (Port.-Ostafrika, Ägypten). Ein schon von Leibniz gegenüber Ludwig XIV. geäußertes Wort hat sich wunderbar erfüllt: „Wer Ägypten in Händen hat, hat auch die gesamten Küsten und Inseln des Indischen Ozeans."

5. Hoheitsansprüche auf Meere (Mare clausum).

Wohl zu unterscheiden von dem Streben nach dem Mare nostro, das sich allein auf den politischen Besitz der Küsten bezieht, ist der in älteren Perioden der Geschichte des öfteren wahrnehmbare Versuch, wertvolle Meere und Meeresteile selbst in den eigenen Herrschaftsbereich einzubeziehen, zum Monopolgebiet der eigenen Handelsschiffahrt zu machen und allen fremden Schiffen die Fahrt daselbst zu verbieten (Mare clausum). Es wurden also Hoheitsansprüche auf ganze Meere, ja, auf Ozeane ausgedehnt. Unsere Zeit kennt dergleichen nicht mehr, da seit 1882 von allen Kulturstaaten der Grundsatz anerkannt ist, daß das offene Meer als internationalisiert anzusehen ist (S. 140). Territorialgewässer im Meer gibt es nur noch in der unmittelbaren Nähe der Küsten: allen Meeresufern ist ein 3 Seemeilen (= 5555 m) breiter Gewässerstreifen vorgelagert, der zum Hoheitsgebiet des Küstenstaates gehört. Darüber hinaus ist grundsätzlich und allenthalben „nullius regio".

Hoheitsansprüche, die sich auf ganze Meere erstrecken, sind seit 1882 ein für alle Male ausgeschlossen. In älteren Zeiten haben sie oft politische Unruhe geschaffen.

Beispiele.

1. Als die Karthager nach der Seeschlacht bei Alalia (um 537 v. Chr.) Südspanien erobert hatten, sperrten sie die Gibraltarstraße für jede nicht-karthagische Schiffahrt bei Todesstrafe. Diese Sperre bestand — mit wenigen, kurzen, unbedeutenden Unterbrechungen — über 300 Jahre, bis zum Jahre 206 v. Chr., als im zweiten Punischen Krieg (218—201) die in Südspanien eindringenden Römer den Karthagern die Herrschaft über die Gibraltarstraße entrissen.

2. Als die Portugiesen 1498 den Seeweg nach Indien gefunden hatten, verboten sie allen nicht-portugiesischen Schiffen die Fahrt ums Kap der Guten Hoffnung in den Indischen Ozean. Ihre Machtmittel reichten freilich nicht aus, um ihren Monopolanspruch durchzusetzen.

3. Jahrhundertelang war allen nicht-spanischen Schiffen die Befahrung der Gewässer der spanischen Kolonien in Amerika und der Handel mit diesen Kolonien verboten. Allerdings bewilligte die spanische Regierung von Fall zu Fall Ausnahmen, zumal solchen Schiffen, die, wie z. B. die hamburgischen, politisch unverdächtig waren.

4. Im 14. Jahrh. beanspruchte England den Ärmelkanal als rein englisches Gewässer, konnte freilich den Anspruch nicht durchsetzen. Im selben und im nächsten Jahrhundert forderten die Hansestädte das Recht, zu bestimmen, wieviel holländische Schiffe alljährlich die Ostsee befahren dürften. Ebenso wollte im 15. Jahrh. Venedig die Adria für fremde Schiffahrt sperren, doch kam es nicht dazu.

5. Im Anfang des 17. Jahrh. beanspruchte England nahezu die ganze Nordsee bis in die Nähe der holländischen Küste als Monopolfanggebiet für britische Heringsfischer. Es kam darüber zu einem scharfen und gefährlichen Konflikt mit Holland. Ein Krieg wurde damals (1616) vermieden, doch trug jener Konflikt und manch anderer, ähnlich gelagerter zwischen England und Holland wesentlich dazu bei, daß der große niederländische Rechtsgelehrte Hugo Grotius († 1645) erstmalig seinen berühmten Rechtsgrundsatz von der bedingungslosen „Freiheit des Meeres" (mare liberum) aufstellte.

6. Das Schwarze Meer war seit 1261 für rund 100 Jahre ein Gewässer, auf dem die Fahrt von der genuesischen Großmacht ausschließlich genuesischen Schiffen erlaubt wurde.

7. Im Jahre 1616 wurde allen nicht-russischen Schiffen die Seefahrt im Eismeer östlich vom Weißen Meer verboten. Erst in den 70er Jahren des 19. Jahrh. wurde auf dieses Verbot verzichtet.

Auch Meerengen, die so schmal sind, daß sie im ganzen Umfang in die staatliche Dreimeilenzone des Uferstaates bzw. der Uferstaaten fallen, dürfen heute nicht mehr gesperrt und die Durchfahrt in Friedenszeiten darf niemandem verwehrt werden. Früher übten die Hoheitsstaaten in ihnen oft jegliche Willkür aus, sperrten sie für fremde Schiffe, schlossen sie wohl gar mit einer quer über die Wasserstraße gespannten eisernen Kette ab (Bosporus, Bab-el-Mandeb) oder ließen sich zumindest von jedem hindurchfahrenden Schiff die Erlaubnis zur Reise mit ansehnlichen Zollabgaben bezahlen.

1. Am berühmtesten ist die dänische Sundsperre und der dänische Sundzoll geworden. Als alleiniger Durchgang zwischen Ost- und Nordsee war der Öresund mitsamt den Belten im Mittelalter von hervorragender Bedeutung. In Konfliktfällen sperrte Dänemark die Durchfahrt. Besonders wurden die deutschen Hansestädte an der Ostsee hiervon wiederholt empfindlich betroffen, und mehr als einmal ist es darüber zum Kriege zwischen Dänemark und der Hanse gekommen. In der Neuzeit wurde die Sundsperre nicht mehr verhängt. Doch hat Dänemark noch bis 1857 von jedem passierenden Schiff den „Sundzoll" erhoben und erst dann gegen eine einmalige Abfindung für immer auf dieses Recht verzichtet.

2. Als im Jahre 1585 Antwerpen von dem spanischen Statthalter Alexander Farnese dem aufständischen Holland entrissen war, verhängten die zum selbständigen Staat gewordenen Niederlande über die Scheldemündung und die Wasserwege zwischen den ihr vorgelagerten Inseln ein absolutes Schiffahrtsverbot, das sowohl im Waffenstillstand vom 9. April 1609 wie später 1648 im Westfälischen Frieden anerkannt werden mußte. Abgesehen von den paar Jahren des Napoleonischen Zeitalters, als Antwerpen ein französischer Hafen und Holland eine französische Provinz war, hat diese Scheldesperre von 1585 bis 1839 gedauert und hat dem im 16. Jahrh.



Abb. 35. Der holländische Schelde-Riegel.

blühendsten Hafen Europas einen völligen Niedergang gebracht. Erst im Londoner Frieden (19. April 1839), der Belgien als neuen Staat von den Niederlanden trennte, verzichteten die letzteren auf die Scheldesperre. Da aber die Zufahrt nach Antwerpen notwendig über die niederländischen Hoheitsgewässer in der Scheldemündung verlief (Abb. 35), erhob Holland von jedem nach Antwerpen fahrenden oder von dort kommenden Schiff den Scheldezoll. Erst im Haager Vertrag vom 12. Mai 1863 wurde dieser durch Zahlung einer einmaligen Abfindung ein für alle Male aufgehoben.

3. Der Bosporus samt den Dardanellen ist im Laufe der Geschichte zu wiederholten Malen Gegenstand politischer Sperrung gewesen. Höchst wahrscheinlich ist schon der Trojanische Krieg, dessen Geschichtlichkeit jetzt durch die Urkunden von Boghazköj erwiesen zu sein scheint, im letzten Grunde durch das hellenische Streben bedingt worden, eine von dem Reich Troja ausgeübte Sperre der Meerengen zu zerbrechen und Zugang ins Schwarze Meer zu erhalten. — Ohne Zweifel fand ein Kampf um eine solche Bosporussperre im Jahre 219 v. Chr. statt, als die Bithynier und Rhodier durch einen kurzen Krieg Byzanz zum Verzicht auf den geplanten Meerengenzoll zwangen. — Daß ums Jahr 1042 der Bosporus von den Byzantinern durch eine Kette gesperrt war, berichten die Norwegischen Königsgeschichten im Anschluß an Haralds des Harten Erlebnisse in Byzanz. — Später erbaute Sultan Mohammed II. nach der Eroberung Konstantinopels (29. Mai 1453) bei Rumeli Hissar einen Turm mit dem bezeichnenden Namen „Abschneider der Meerengen" (Boghas Kesen). — 1628 spannte Sultan Murad IV. abermals eine Kette über den Bosporus, damit kein Schiff ohne seine Erlaubnis die Meerenge durchfahren konnte. Bis 1774 maßte sich die Türkei noch das Recht an, fremden Nationen nach Gefallen die Durchfahrt zu verbieten. — Seit 1829 waren alle fremden Handelsschiffe zugelassen, aber den fremden Kriegsschiffen wurde die Benutzung meist verweigert. — Erst seit dem Lausanner Frieden vom 24. Juli 1923 sind die Meerengen entfestigt und in friedlichen Zeiten für Handels- wie für Kriegsschiffe gleicherweise benutzbar; allerdings dürfen auch jetzt Kriegsschiffe nur in beschränkter Anzahl auf einmal die Meerengen passieren.

4. Bei den künstlich geschaffenen, großen Seekanälen, die in ihrer Bedeutung den Meerengen gleichkommen, sind die Rechtsverhältnisse kompliziert und nichts weniger als gleichartig. Man kann es verstehen, wenn der Staat, der den Kanal gebaut und alle Kosten dafür aufgewandt hat, auch besondere Vorrechte und insbesondere Hoheitsrechte darin beansprucht. Doch ist dies im großen und ganzen nur beim Panamakanal der Fall, in dem die Vereinigten Staaten volle Souveränität haben, wenn sie auch in Friedenszeiten verpflichtet sind, den Kanal für alle Schiffe unter gleichen Bedingungen offen zu halten. — Der Suezkanal ist im Konstantinopeler Abkommen (29. Oktober 1888) „internationalisiert" worden (S. 135 f.). — Der deutsche

Kaiser Wilhelm-Kanal zwischen Nord- und Ostsee schließlich ist zwar noch einwandfrei deutsches Hoheitsgewässer, doch hängt über ihm seit Versailles das Damoklesschwert der drohenden „Enteignung", der Internationalisierung, falls einmal Deutschland versuchen sollte, einem fremden Schiff die Durchfahrt zu verweigern oder von ausländischen Schiffen höhere Abgaben als von den eigenen zu erheben; dies war jedoch auch schon vor dem Kriege seit der Eröffnung des Kanals (21. Juni 1895) niemals geschehen.

h) Der geopolitische Einfluß des Verkehrs.

1. Der Verkehr als Staatenschöpfer.

Am 23. Oktober 1828 tat Goethe seinem Vertrauten Eckermann gegenüber den prophetischen Ausspruch: „Mir ist nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige tun." Hier haben wir einen geopolitisch besonders bedeutsamen Gedanken richtig erfaßt und in treffende Form gekleidet: den engen Zusammenhang zwischen Staatszusammenschluß und Verkehr. Wir werden noch hören (S. 65 ff.), wie besonders die sehr großen Staaten ihrer Selbsterhaltung wegen gezwungen sind, jede Form des Verkehrs nach Kräften zu fördern. Ebenso aber wirken vollwertige Verkehrsmittel festigend und erzwingen ihrerseits den Zusammenschluß allzu kleiner staatlicher Gebilde zu größeren Einheitsstaaten. Vereinheitlichung des Warenaustauschs, des Geldwesens, der Maße und Gewichte, Aufhebung der inneren Zollgrenzen, einheitliche Eisenbahn, Post, Telegraphie, Rechtsprechung usw. — alle diese verkehrsfördernden Maßnahmen sind die trefflichsten Mittel, um unmerklich eine staatliche Zusammenfassung vorzubereiten und sie schließlich nur als natürliches Schlußglied einer längeren Entwicklungsreihe empfinden zu lassen. Der entscheidende Schritt zur Schöpfung des neuen Deutschen Reiches war nicht so sehr der welthistorische Vorgang im Spiegelsaal von Versailles, der am 18. Januar 1871 nur das Werk krönte, als vielmehr der am 1. Januar 1834 in Kraft getretene Deutsche Zollverein. Dieser stellte gewissermaßen die Grundsteinlegung zum deutschen Reichsbau dar, das Versailles von 1871 dagegen den feierlichen Akt der Hausweihe.

Im Zollverein von 1834 fielen die meisten der zwischen den 36 deutschen Bundesstaaten aufgerichteten Schranken; es war die erlösende Tat, den uns heute so selbstverständlich anmutenden, aber noch im Jahre 1828 einem Goethe als fernes Ideal erscheinenden Zustand herbeizuführen: „Es sei eins, daß der deutsche Taler und Groschen im ganzen Reich gleichen Wert habe; eins, daß mein Reisekoffer durch alle 36 Staaten ungeöffnet passieren könne. Es sei eins, daß der städtische Reisepaß eines Weimarischen Bürgers von dem Grenzbeamten eines großen Nachbarstaates [1]) nicht für unzulänglich gehalten werde, als der Paß eines Ausländers. Es sei von Inland und Ausland unter deutschen Staaten überall keine Rede mehr."

Dieses hohe politische Ziel ist erreicht worden, und zwar weil der gewaltige Aufschwung des Verkehrs im Maschinenzeitalter es erzwungen hat! Die neuaufkommende Eisenbahn konnte ein segensreiches Schnellverkehrsmittel niemals werden,

---

1) Preußen!

ENDE DES ZITATS. FINIS CITATIONIS

PARTIAL FRENCH TRANSLATION

FLUVIALITÉ ET DESTIN DES ÉTATS. FLUVIALITY AND STATE DESTINY

http://vouloir.hautetfort.com/archives/category/geopolitique/index-18.html/

Orientation du cours des fleuves et structures des États riverains

Erich Obst nous a rendu attentifs à Hanovre en 1928 à cette nouvelle dimension historique et géopolitique que revêtaient à ses yeux les fleuves dans le processus d'émergence et le destin des États (cf. Zeitschrift für Geopolitik, 1928, p. 27 ss.). Il existe des pays dont les fleuves sont disposés d'une façon telle qu'ils s'écoulent vers la mer dans plusieurs directions au départ d'une aire centrale, en s'éparpillant comme les rayons d'une roue. Dans d'autres pays, les fleuves sont parallèles les uns aux autres et s'écoulent tous dans une même direction. Obst nous a montré que les structures politiques de ces 2 types de pays sont profondément influencées par la disposition de leurs fleuves, due en apparence au hasard. Il y a une raison fondamentale à cela. L'aire centrale, à partir de laquelle les fleuves s'écoulent de façon plus ou moins radiale, possède des intérêts dans tous les bassins de ces fleuves et cherche dès lors à ramener sous un dénominateur commun l'ensemble de ces intérêts apparemment divergents. Dans les pays dont les fleuves s'écoulent parallèlement les uns aux autres, il n'y a pas un intérêt commun de ce type. Chaque bassin fluvial se développe selon ses propres lois économiques et, en général, ne se préoccupe que fort peu de ce qui se passe dans le bassin fluvial voisin et parallèle. Pendant longtemps, chacun de ces bassins fluviaux ne perçoit pas la nécessité de s'unir politiquement, au sein d'une structure étatique, à ces autres régions économiques, qui sont d'une nature différente de la sienne. Chaque bassin voit en l'autre un concurrent potentiel, le perçoit comme “étranger” voire comme ennemi. De ces états de choses découlent les règles suivantes :

- **Les pays disposant d'un réseau de fleuves centrifuges entretiennent en leur milieu géographique et politique un facteur de puissance centralisant de très grande ampleur et visent à administrer selon les règles d'une centralisation stricte l'État qui s'est unifié autour de ce centre.**

- **Les pays disposant d'un réseau de fleuves parallèles, en revanche, accordent nettement moins d'importance à l'unification politique de ce réseau de fleuves parallèles et voient se constituer sur leur aire des États différents, poursuivant souvent des objectifs entièrement différents les uns des autres et hostiles entre eux. Et si, finalement, ces pays finissent par s'unir sous l'effet d'autres conjonctures, ils auront tendance à cultiver une pluralité d'instances et à se donner des constitutions de type fédéral.**

♦ Exemples :

— a) Les pays à réseau fluvial centrifuge et de forme radiale.

• 1. Le pays le plus caractéristiques de ce type que connaît la Terre est la Russie d'Europe. Il est remarquable de constater qu'une grande partie de ses fleuves prennent leur source dans

les hauteurs du Plateau de Valdaï, dont la situation est centrale. C'est donc là, dans cette aire centrale que la puissance politique prépondérante de ce pays a vu le jour, c'est-à-dire le Royaume de Moscovie, qui, à l'aide de ses fleuves, a pu projeter sa puissance dans toutes les parties de cet immense empire et a pu soumettre celles-ci à sa volonté politique (voir carte). En conséquence de quoi, l'État russe, depuis l'émergence du Royaume de Moscovie au XIIIe siècle, a toujours été et est resté l'Empire le plus strictement centraliste d'Europe, tant sous les Tsars que sous les actuels Soviets. L'aire centrale de départ de la puissance politique russe, qui a d'abord eu pour capitale Vladimir en 1170, ensuite Moscou à partir de 1328, n'a jamais été, à proprement parlé, le Plateau de Valdaï lui-même, mais un site proche de lui, à partir duquel la navigation fluviale était possible. En 1703, le Tsar Pierre Ier déplace la capitale à Saint-Pétersbourg, pour pouvoir donner à son empire, jusque là autarcique, une ouverture sur la politique européenne ; néanmoins, le centre culturel et véritablement russe du pays reste à Moscou, où officiellement le pouvoir revient en 1917.

• 2. La plupart des grands fleuves français s'écoulent également dans toutes les directions, à la façon des rayons d'une roue (voir cartes). C'est l'Île-de-France qui joue là le même rôle que le Plateau de Valdaï pour la Russie ; Bartz écrit à ce sujet : « c'est à partir de cette région qu'a jaillie l'idée politique de l'appartenance nationale commune de tout l'espace situé entre la Meuse, le Rhône, les deux grandes mers et les Pyrénées ». Comme dans le cas de la Russie, le centre politique se situe le plus possible à proximité de ce centre géographique, sur le fleuve le plus accessible et le plus facilement navigable. En France, ce fut à l'endroit où la Marne, la Seine et l'Oise offraient un très bon accès aux autres fleuves importants. Une fois de plus, nous constatons : l'administration très centralisée de la France fait que l'on n'exagère nullement en disant que la ville de Paris, le centre culturel et politique, est à elle seule toute la France. Dans le cas de la France, nous devons également constater que les provinces ne dépendant pas de ce système fluvial central sont peuplées de minorités ethniques et linguistiques, avec une Alsace germanique, un Sud-Est italien, un Sud-Ouest basque et catalan, un Ouest breton et un Nord flamand.

• 3. Pour éviter certains reproches, je me dois d'énoncer 2 exceptions aux règles que je viens de mentionner. Je m'explique : le Fichtelgebirge en Allemagne présente aussi, comme la Russie et la France, une certaine centralité idéale de type radial, dans la mesure où les fleuves qui y prennent leur source s'écoulent dans toutes les directions de la rose des vents : le Main, la Saale, l'Eger et la Naab. Mais cette centralité du Fichtelgebirge n'a eu aucune conséquence politique. La raison en est simple et évidente : ces fleuves ne sont pas des fleuves principaux, mais seulement des affluents, dont la navigabilité est assez limitée. Les lignes de forces des grands fleuves tels le Rhin, l'Elbe et le Danube ont oblitéré sans difficulté la puissance potentielle formatrice d'État de ces petits affluents.

Deuxième exception : les États-Unis. Ici aussi, nous pouvons repérer un centre géographique d'où partent comme les rayons d'une roue tous les fleuves importants du pays : le Saint-Laurent, l'Hudson, le Delaware et l'Ohio, qui rejoint le Mississippi. Ce centre est la région qui se situe immédiatement au Sud du Lac Ontario. Mais comme l'État nord-américain a été fondé de l'extérieur, à partir de la côte Est, le poids politique des anciennes colonies organisées en 1776, année de l'indépendance, a contribuer à organiser l'État de façon durable. Ce sont les côtes regardant vers l'Europe qui ont gardé la prépondérance.

— b) Les pays aux réseaux fluviaux parallèles.

• 1. Il existe pour nous Allemands un exemple patent : l'Allemagne du Nord (voir carte). Tous les fleuves principaux s'écoulent vers le Nord ou vers le Nord-Ouest. Chacun de ces bassins fluviaux constitue au départ une région économique pour soi, sans avoir d'intérêts communs avec les systèmes fluviaux voisins. Chaque partie du pays n'a au départ cultivé de l'intérêt que pour un seul fleuve. Aucune partie n'a manifesté de l'intérêt pour tous les fleuves à la fois. Il y a donc eu dans l'histoire allemande éparpillement des objectifs économiques. C'est la raison principale pour laquelle les tribus et les États allemands ont été pendant longtemps, et pour leur malheur, divisés. C'est d'autant plus évident que d'autres pays ne disposant pas d'un espace central économique (comme la France et la Russie) ont connu une pluralité d'instances politiques, voire la Kleinstaaterei : on songe notamment à la Grèce antique, à la Suisse et à l'Inde.

La disposition parallèle des fleuves signifie l'éparpillement des objectifs économiques et politiques.

Comment l'Allemagne du Nord a-t-elle surmonté cet éparpillement initial de ses forces politiques et de ses visées économiques ? Quelle est l'instance qui a pu remplacer finalement l'aire centrale absente qui ailleurs soude les pays grâce à l'écoulement des fleuves à la façon des rayons d'une roue ? La réponse à ces questions est instructive. L'État-noyau du Brandebourg exerçait au XVIIe siècle sa domination territoriale sur le Rhin, la Weser, l'Elbe, l'Oder, la Pregel et le Memel, par le hasard de liens ou d'héritages dynastiques. Il désirait tout normalement administrer sur un mode unitaire ces pays disparates et éparpillés, afin de les lier solidement les uns aux autres. Cette politique a été poursuivie d'abord sur le plan économique, par l'organisation d'une poste de chevaux et de diligences, sous la houlette du Grand Prince Électeur, partant de Clèves pour rejoindre Memel, par le creusement du Canal de Müllrose, etc. Plus tard, cette unification a été politique, par l'acquisition de ponts territoriaux en 1666, 1772, 1793, 1803, 1866. Ce processus ne s'est achevé qu'en 1866. Malgré l'écoulement parallèle des fleuves, un puissant système étatique perpendiculaire à ceux-ci unissait toute la plaine d'Allemagne du Nord.

• 2. Autre exemple très caractéristique : l'Indochine (voir carte). Les 5 grands fleuves, soit l'Irraouadi, le Salouen, le Menam/Nampo, le Mekong et le Song Koi (Fleuve Rouge) s'écoulent parallèlement vers le Sud ou le Sud-Est, chacun dans leur vallée, peu éloignés les uns des autres, souvent séparés par des montagnes importantes. Chacun de ces fleuves constituent une région économique propre, sans relations avec son voisin. Cette caractéristique physique a fait que l'Indochine, tout au long de l'histoire, n'a jamais connu l'unité politique, même pas artificiellement par l'action d'un conquérant extérieur, alors que cette région avait vu se constituer sur son sol des structures étatiques primitives avant l'ère chrétienne. L'Indochine a toujours été divisée en plusieurs États.

• 3. Autre exemple a contrario, bien que de moindre importance : la Sibérie. Les 3 fleuves géants, l'Ob, l'Iénisséi et la Lena, s'écoulent parallèlement les uns aux autres vers l'océan ; cependant, la Sibérie n'est pas divisée mais unie. La raison de cette unité est comparable à celle des États-Unis d'Amérique : l'impulsion politique est venue de l'extérieur et n'est pas autochtone. La Sibérie est une véritable terre de colonisation, même si la colonisation n'est pas venue d'outre-mer mais de la Terre. La structuration politique du pays n'est donc pas venue de l'intérieur mais lui a été imposée, par une immigration venue de l'Ouest et s'avançant toujours plus vers l'Est, perpendiculairement au cours des fleuves. Ceux-ci ne pouvaient pas devenir des zones de développement économique ni servir de base à la constitution de nouveaux États parce qu'ils débouchaient sur une mer inaccessible au trafic maritime. Malgré leur navigabilité optimale pendant les mois d'été, ces fleuves n'ont jamais été importants pour l'économie des hommes. Si ces fleuves s'écoulaient vers les mers chaudes du Sud plutôt que vers un Nord an-écouménique, on aurait assisté sur leurs rives à l'émergence d'États dès les premiers balbutiements de l'histoire. Enfin, il nous reste à signaler que les sources de l'Iénisséi et de la Léna sont très proches l'une de l'autre dans la région du Lac Baïkal. Ainsi, malgré la parallélité des fleuves, nous trouvons tout de même en Sibérie une sorte de centre géographique, dont il faut tenir compte, surtout depuis que la capitale de la Sibérie s'est déplacée à Irkhoutsk.

• c) Aux 2 formes d'agencement des fleuves, l'agencement de ceux qui s'écoulent radialement au départ d'un centre et l'agencement parallèle, s'ajoute une troisième, fort différente et qui n'a pas d'effet constructif sur le plan politique. Outre les systèmes fluviaux centrifuges, il existe des systèmes fluviaux centripètes, où de tous côtés convergent des fleuves importants en direction d'une aire centrale. Dans la plupart des cas, ces aires centrales sont proches de la côte, plus rarement dans l'intérieur des terres. Dans de tels cas, l'aire centrale acquiert toujours une grande importance, notamment comme premier port de mer du pays. Mais ces fluvialités centripètes donnent à leur région un poids exclusivement économique, sans qu'aucune tendance au développement politique ne voit le jour.

Les ports de mer se situant au bout d'un réseau de fleuves particulièrement bien développés et navigables, qui converge vers un point central, à l'instar des branches d'une étoile, n'ont pas besoin de développer une puissance politique pour croître et peuvent sans exception s'adonner à leurs activités économiques. Ils peuvent négliger l'effort pénible de construire une structure étatique bien charpentée. Ces villes à l'embouchure des fleuves ne sont dès lors jamais des centres politiques, des capitales d'État, mais ne sont que des ports commerciaux de haut niveau.

♦ Exemples :

• 1. À l'embouchure commune du système fluvial du Gange et du Brahmapoutre, on a vu émerger le port mondial de Calcutta, qui n'est toutefois pas un port mondial.

• 2. À l'embouchure du Tigre et de l'Euphrate se trouve le port de Basra, le “Balsora” du temps des califes ; ce port n'a cessé de croître mais n'est jamais devenu le siège d'un pouvoir politique.

• 3. Dans l'aire amazonienne, la ville de Manaos s'est développée profondément à l'intérieur des terres, à l'endroit maximal de pénétration possible des navires de haute mer. Manaos se trouve exactement au point de convergence des fleuves géants tropicaux. Ce site est devenu un port de mer accessible aux navire de haute mer (voir carte).

• 4. Dans le système constitué par le fleuve Congo, parfaitement navigable, nous trouvons une situation comparable à celle du système amazonien. Le point économique central se situe à Stanley-Pool, car la zone de l'embouchure est une zone de rapides rendant la navigation totalement impossible. Si ces rapides n'avaient pas existé, le port de mer de Matadi, situé à l'embouchure, serait sans doute devenu les principal port d'Afrique après Alexandrie et Le Cap.

► Richard Hennig & Leo Körholz (chapitre tiré de Einführung in die Geopolitik, 1933), Vouloir n°137-141, 1997.

• Entrée connexe : Wittfogel - Le “Rhin de fer” : un axe ferroviaire vital pour Anvers et pour la Flandre

En marge de l'affaire Dutroux, de la Commission “Rwanda”, de l'enquête sur les tueurs fous du Brabant wallon, etc., les travaux du parlement de la communauté flamande sont passés à l'arrière-plan de l'actualité. C'est injuste car cet organe de représentation prend souvent des initiatives politiques importantes. Parmi celles-ci, il y a sans nulle doute la résolution sur le Rhin de Fer — une ligne de chemin de fer devant relier le port d'Anvers à la Ruhr et à la grande voie fluviale européenne “Rhin-Main-Danube” — qui a été acceptée quasiment à l'unanimité par les députés flamands, toutes tendances confondues, au-delà de tous les clivages idéologiques, pourtant tenaces en Belgique. Mais l'histoire de cette ligne de chemin de fer est fort longue et mouvementée.

Quand, à la fin des années 30 du siècle passé, le chemin de fer commençait à s'imposer sur le continent européen, les Pays-Bas (Hollande + Belgique) vivaient un divorce tragique. La Prusse étendait sa puissance en Allemagne et cherchait à consolider ses positions commerciales en s'implantant surtout à Anvers. Pour faciliter ces nouvelles relations entre Anvers et la Prusse, on a songé très tôt à construire un axe ferroviaire Est-Ouest entre le grand port sur l'Escaut et la région de la Ruhr, qui démarrait son développement industriel. À l'époque, le chemin de fer était un moyen de transport révolutionnaire et la ligne envisagée a rapidement été surnommée le “Rhin de fer”. La ligne devait traverser une région pauvre, la Campine (en néerl. : “de Kempen”), passer par la localité de Neerpelt puis se diriger vers les villes nord-limbourgeoises de Weert et de Roermond, pour franchir ensuite la frontière allemande et passer par Dalheim, Rheydt et Mönchengladbach. À Duisburg, la ligne aurait dû aboutir sur les rives du Rhin et y aurait trouvé une connexion avec le transport fluvial, d'une part, avec le réseau de chemin de fer allemand, à l'époque en pleine croissance.

Quand, en 1939, la séparation des Pays-Bas entre le Nord (les Pays-Bas actuels) et le Sud (la Belgique) est définitivement sanctionnée par les puissances européennes, le Limbourg du

Nord devient néerlandais. Du coup, le libre passage d'un chemin de fer essentiellement "belge" pose problème. À ce moment, le "Rhin de fer" n'était encore qu'un projet, mais les grandes puissances n'avaient pas l'intention de nuire aux intérêts de la Prusse. Le Traité de Londres, qui réglementait la séparation de la Belgique et de la Hollande, prévoyait expressis verbis le droit de passage des chemins de fer à travers le territoire nord-limbourgeois. Pour bon nombre d'observateurs (dont l'homme politique libéral anversois Delwaide), cette disposition du traité était due à la clairvoyance du Premier ministre britannique Palmerston, lui aussi un libéral. Mais il nous paraît plus juste de dire, en accord avec toute l'histoire de la diplomatie en Europe, que c'est davantage le génie politique prussien qui a imposé à La Haye le libre passage de la ligne ferroviaire Anvers-Duisburg.

Les débuts du "Rhin de fer"

À partir de 1879, dès que la ligne est mise en œuvre, jusqu'en 1914, le "Rhin de fer" ne connait que des succès. Le développement phénoménal du port d'Anvers, qui avait résolument choisi d'être un port accessible par chemin de fer, et les excellentes relations entre la Belgique nouvelle et l'Allemagne unifiée ont fait du "Rhin de fer" l'une des lignes du continent les plus usitées pour le transport des marchandises. Quand éclate la première guerre mondiale et que les Pays-Bas restent neutres, la ligne cesse d'être utilisée pendant 4 ans. Les Allemands organisent alors une autre ligne, plus longue, passant par Aix-la-Chapelle (Aachen/Aken), Visé (Wezet) et Tongres (Tongeren). Aujourd'hui encore on appelle cette ligne, la ligne Montzen. Celle-ci constitue un fameux détour passant par le territoire wallon et est désavantagée par les nombreuses pentes abruptes qui jalonnent son parcours. Sur certaines parties du trajet, on devait à l'époque utiliser 2 locomotives, ce qui entraînait des coûts supplémentaires et des retards considérables.

Après 1918, on continue, curieusement, à utiliser la ligne Montzen, au détriment du Rhin de fer, pourtant plus court et moins cher. Certes, la politique néerlandaise des tarifs y est pour quelque chose, mais c'est surtout la sottise fondamentale de la politique belge (belgiciste et francophile jusqu'au délire) qui a fait que l'on a persisté à maintenir en service la seule ligne Montzen, mise en place par l'armée allemande d'occupation! Dans les cercles francophiles dominants de l'époque, où le verbe et les discours étaient plus prisés que les saines réalités économiques, le "Rhin de fer" était considéré comme une "ligne boche", alors qu'elle avait surtout avantagé Anvers et la Belgique! Il fallait donc "oublier" le Rhin de fer. Du point de vue flamand, on peut dire que le détour par la ligne Montzen, avec ses hangars, ses locomotives supplétives et ses autres services complémentaires donnaient du travail à des cheminots wallons. Pendant ce temps, le Rhin de fer tombait en quenouille. Entre 1940 et 1944, les Allemands le rétablissent mais uniquement pour des raisons militaires. Quand la Wehrmacht se retire, elle sabote la ligne ; les Américains la remettent en état, mais les autorités belges cessent de l'utiliser après les hostilités !

Une liaison très utile

Pourtant, le Rhin de fer est sans nul doute l'une des liaisons ferroviaires les plus utiles d'Europe en ce moment. Le port d'Anvers qui cherche depuis longtemps à se relier à l'hinterland allemand est le principal demandeur d'une remise en service. Depuis la chute du Rideau de fer, les pays de l'ancien bloc de l'Est deviennent pour nous d'importants

partenaires commerciaux. Les flux d'échanges entre ces pays et le reste de l'Europe et du monde passent pour une bonne part à travers l'Allemagne et se dirigent vers Anvers. Le transport par route est de plus en plus problématique vu les bouchons et sa lenteur. Il ne peut plus faire face seul aux flux d'échanges nouveaux. Le chemin de fer acquiert dès lors de nouveaux atouts.

Mais il n'y a pas qu'Anvers qui est demandeur. Zeebrugge aussi, sur la côte flamande de la Mer du Nord face à l'Angleterre, estime qu'il est important désormais d'avoir une bonne liaison Est-Ouest. Les Ouest-Flamands de Zeebrugge réclament donc, de concert avec les Anversois, la ressurection du Rhin de fer. Mieux: le Rhin de fer pourrait être l'un de ces grands projets européen en matière de transport de marchandises. L'Europe veut en effet imposer des axes ferroviaires internationaux à grande vitesse desservant les principaux ports et zones industrielles du continent. La ligne Londres - Dunkerque - Zeebrugge - Gand - Anvers - Duisburg serait un bon prolongement du Rhin de fer.

Rotterdam a compris depuis longtemps qu'il devait avoir une bonne liaison directe avec l'Allemagne. Le port néerlandais veut installer une nouvelle ligne Betuwe, qui coûtera des millions et sacrifiera, hélas, bon nombre d'hectares dans les réserves naturelles du pays.

Sur le plan psychologique, il me paraît important qu'un port qui cherche à “se vendre” aux armateurs et aux transbordeurs puisse présenter de bonnes liaisons avec l'hinterland, permettant de débarquer les marchandises, de les transporter directement, sans détours inutiles, à des prix compétitifs, de quai à quai. La ligne Montzen, que les autorités des chemins de fer belges (SNCB) se sont sottement obstinées à maintenir, n'est pas d'une grande utilité pratique pour les ports flamands de Zeebrugge et d'Anvers.

Les initiatives

Les nationalistes flamands du Vlaams Blok ont estimé important de s'engager pour la résurrection du Rhin de fer. Ils ont pris l'initiative au niveau parlementaire. Ils ont réclamé la remise en œuvre du Rhin de fer. Un mois à peine après l'installation du nouveau Parlement flamand, j'ai proposé personnellement une résolution relative au Rhin de fer, où j'ai demandé au gouvernement flamand d'entamer sans tarder des pourparlers avec la SNCB, dans le but de remettre en fonction cette ligne vitale. Un an plus tard, c'est plutôt le dossier du TGV qui focalisait toute l'attention du secteur des transports. Nous ne nous sommes pas découragés, nous avons continué à intervenir et à formuler des propositions dans le sens d'une remise en service du Rhin de fer. Il a fallu attendre juin 1997 pour que le Parlement flamand daigne enfin ouvrir le dossier.

Dans la Commission de l'Aménagement du Territoire, des Travaux Publics et des Transports, nous nous sommes rapidement aperçus que nous pouvions compter sur un consensus en la matière. Comme je viens de le dire, tant Zeebrugge qu'Anvers sont sur la même longueur d'onde. Les Limbourgeois se sont rangés sans hésiter à leurs côtés, car le projet du Rhin de fer leur plait. Sur le plan du transport des personnes, le Limbourg a toujours été traîté par dessus la jambe par la SNCB belge. Le Rhin de fer pourrait dès lors contribuer à désenclaver cette province flamande.

Le gouvernement flamand a donc étudié la "faisabilité" du projet. En février 1997 déjà une étude du bureau Tractebel, Technum et Prognos avait démontré qu'avec un petit investissement de 1,3 à 5,7 milliards, on pouvait s'attendre à engranger des bénéfices de l'ordre de 15% à 93%.

Du coup, sans tergiverser, sans discuter, la Commission a adopté avec le plus parfait consensus une résolution basée sur les propositions des nationalistes du Vlaams Blok. Pour l'essentiel, le Parlement flamand demande aux instances compétentes de remettre sans tarder le Rhin de fer en service. Cette résolution est l'une des rares initiatives du Vlaams Blok qui n'ait pas été torpillée par les autres députés. Dans le projet du Rhin de fer, les députés flamands se sont montrés unanimes, le "cordon sanitaire" établi autour des nationalistes, que l'on s'obstine à ignorer, n'a pas fonctionné. Seul un député d'AGALEV (parti écologiste) s'y est montré hostile.

Et l'avenir ?

Les anciens partisans du Rhin de fer, le directorat-général pour les transports de l'Union Européenne et la Deutsche Bahn, continuent à appuyer avec enthousiasme le projet. Les Néerlandais, au départ assez réservés, viennent de déclarer par la bouche de leur ministre des transports Jorritsma, qu'ils ne s'y opposeraient pas. Seule la SNCB rétrograde et son ministre de tutelle francophile Daerden — un socialiste appartenant à un parti de corrompus ayant sans cesse maille à partir avec la justice — continuent à s'opposer aux lois naturelles de la géopolitique, à privilégier des idées fumeuses (parisiennes évidemment) au détriment des réalités économiques les plus évidentes. L'établissement belge ne se soucie guère d'une résolution du Parlement flamand. Cependant, celle-ci a été acceptée à l'unanimité. Il est donc temps que l'établissement flamand, que les dynamiques entrepreneurs anversois frappent du poing sur la table et imposent le Rhin de fer en toute indépendance, en exigeant par exemple la "défédéralisation" de la SNCB et le transfert de ses compétences à la Flandre et à la Wallonie.

► Jan Penris, Nouvelles de Synergies européennes n°30/31, 1997. (article paru dans Vlaams Blok n°9/1997)

End of Citation





